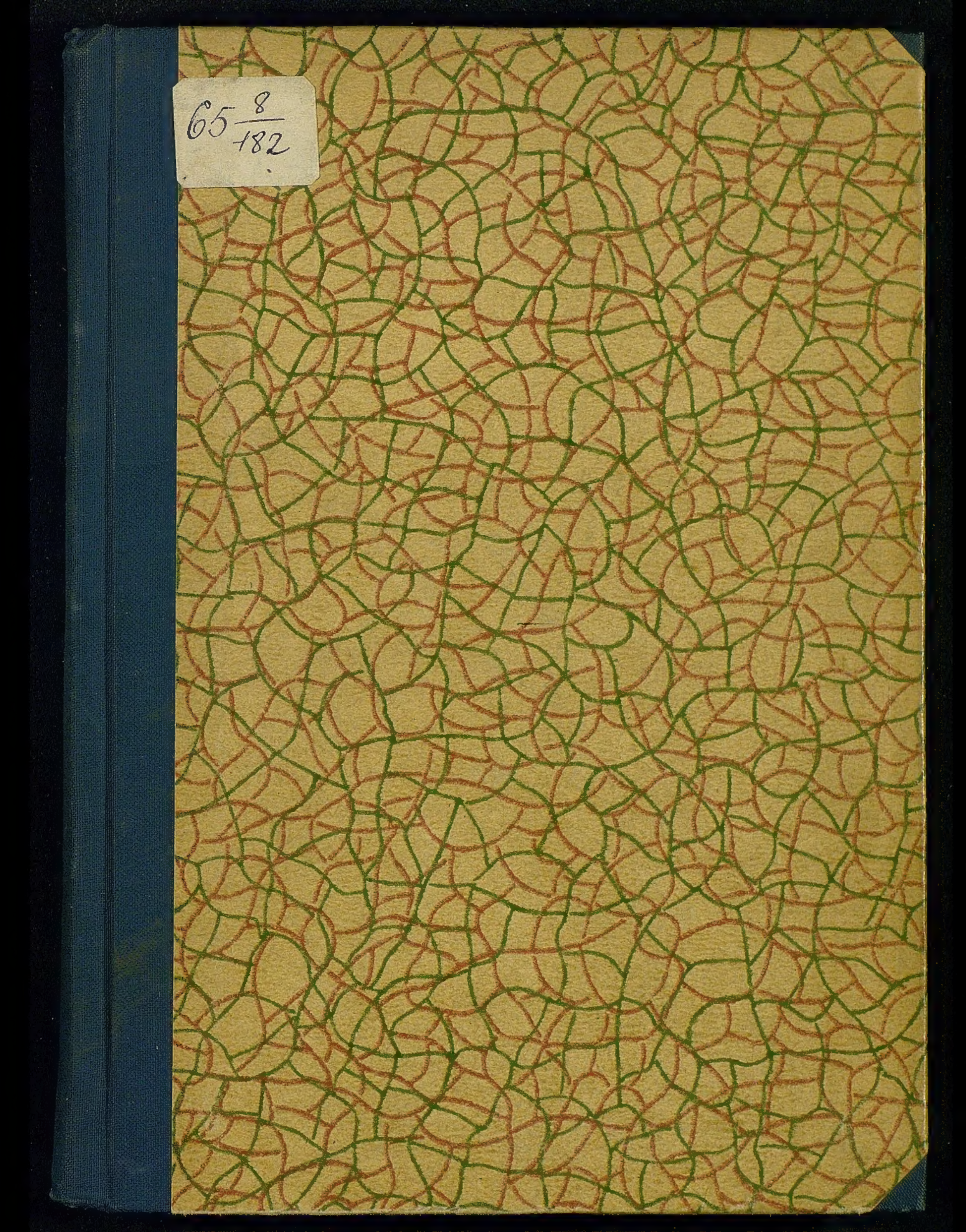
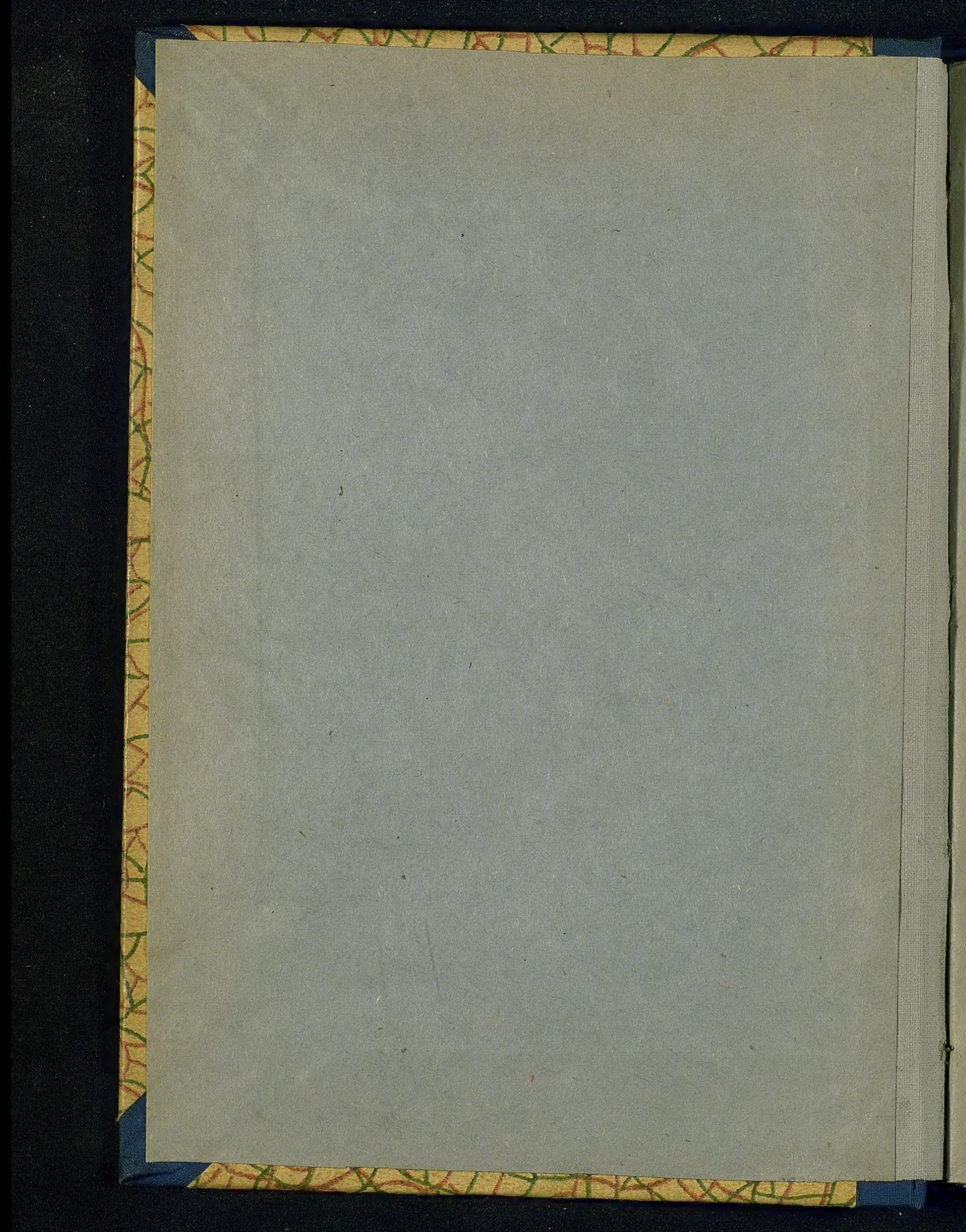
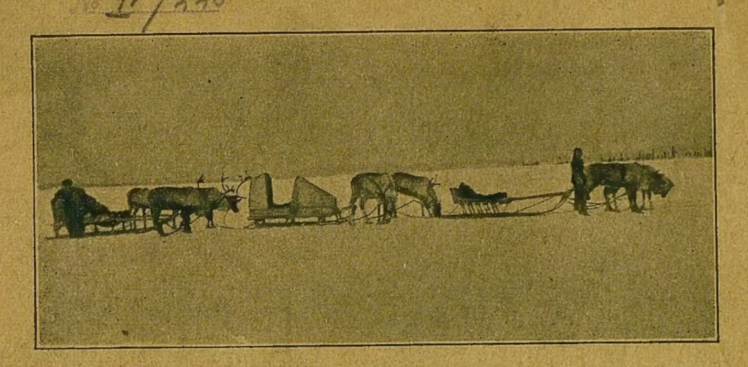




На правахъ рукописи.

№ 105



МУРМАНСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Краткій очеркъ постройки желѣзной дороги на Мурманъ съ описаніемъ ея района.



ПЕТРОГРАДЪ. 1916.

На правахъ рукописи.

№ 105

Къ открытію временнаго движенія отъ Петрозаводска до Сороцкой бухты.

Изданіе Управленія по постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій Петрозаводскъ-Сороцкая бухта и Мурманской.

Петроградъ. 1916.



Товарищество А. Ф. МАРКСЪ.
Петроградъ, Измайлов. пр., 29.

Высочайшая
Его Императорскаго Величества
благодарность

Начальнику работъ, служащимъ и рабочимъ по постройкѣ Петрозаводскъ-Сороцкой желѣзной дороги, по случаю окончанія укладки пути.

1 января—1915 г.—17 декабря.

Въ отвѣтъ на всеподданнѣйшее донесеніе ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ Господина Министра Путей Сообщенія егермейстера Высочайшаго Двора А. Ф. Трепова о выраженіи Начальникомъ работъ, служащими и рабочими постройки вѣрноподданническихъ чувствъ по поводу смычки сплошного рельсоваго пути отъ Петрозаводска до Сороцкаго порта на Бѣломъ морѣ, Его Высокопревосходительство удостоился получить отъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА нижеслѣдующую телеграмму:

„Прочелъ съ большимъ удовольствіемъ Вашу телеграмму о смычкѣ рельсоваго пути отъ Петрозаводска до Сороцкаго порта. Поручаю Вамъ передать Начальнику работъ, служащимъ и рабочимъ МОЮ сердечную благодарность за ихъ самоотверженные труды на пользу Родины и выраженныя чувства, которымъ искренне вѣрю".

Отъ Управленія по постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій Петрозаводскъ-Сороцкая бухта и Мурманской.

21 декабря, 1915 года, прошелъ первый сквозной поѣздъ по южной части Мурманской магистрали, отъ Петрозаводска до села Сороки, на Бѣломъ морѣ, на протяженіи 356 верстъ.

Предлагаемый краткій очеркъ имѣетъ цѣлью освѣтить въ глазахъ интересующихся лицъ задачи этого правительственнаго желѣзнодорожнаго строительнаго предпріятія, условія, при которыхъ оно осуществлялось, и значеніе вновь созданнаго пути, мѣстное и государственное.

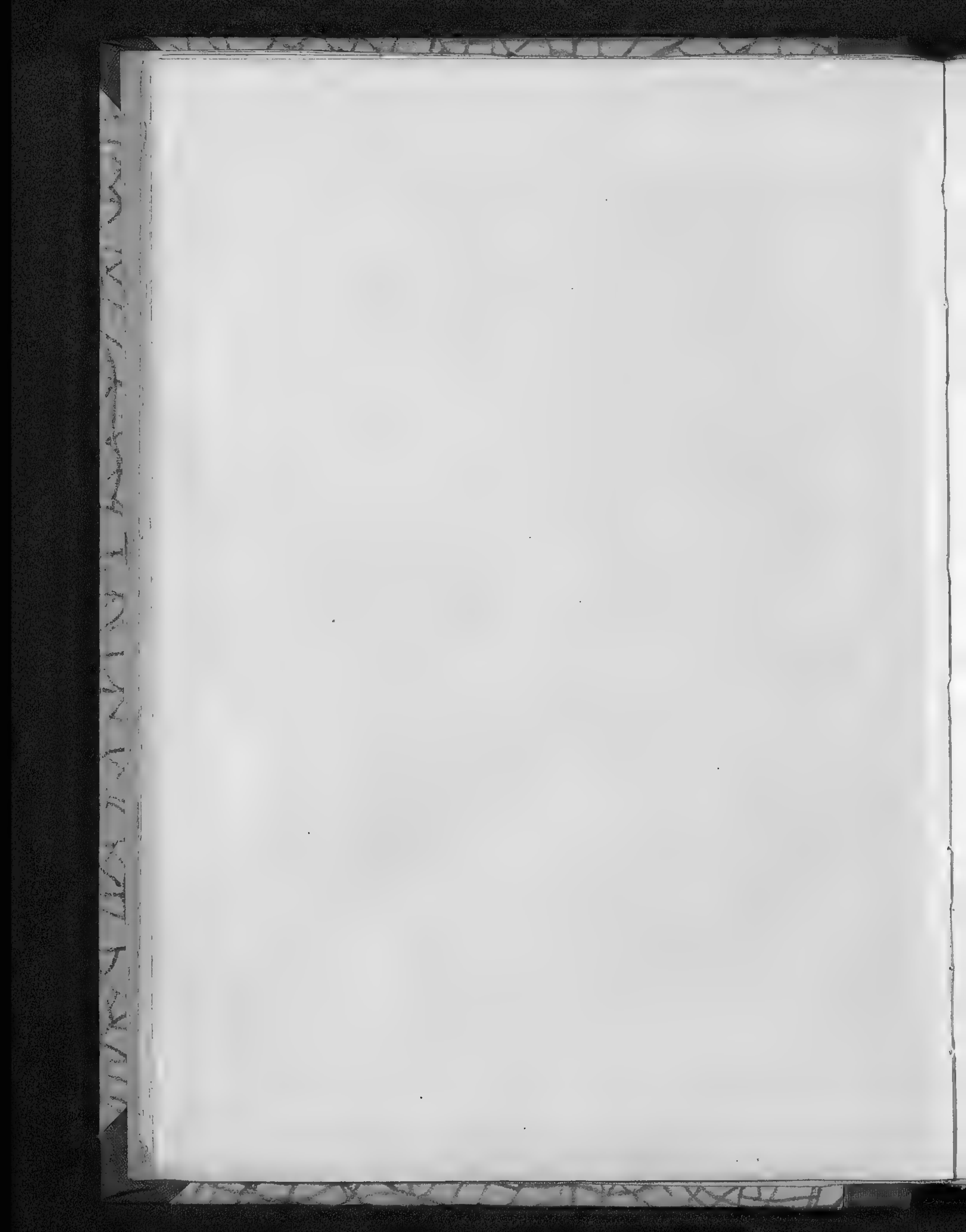
22 декабря, 1915 года.

———

СОДЕРЖАНІЕ.

УКАЗАТЕЛЬ РИСУНКОВЪ

(на отдѣльныхъ листкахъ).



ГЛАВА I.

Историческій очеркъ развитія идеи желѣзнодорожнаго пути на Мурманъ.—Прежніе проекты и изысканія.—Осуществленіе идеи.—Направленіе линіи, топографическое описаніе ея.—Пропускная и провозная способности.—Примыканія и сообщенія съ другими путями: морскими, желѣзнодорожными и внутренними водными.—Разстоянія.

Омываемая открытыми водами Сѣвернаго Ледовитаго океана на протяженіи нѣсколькихъ тысячъ верстъ Россія можетъ здѣсь, на крайнемъ Сѣверѣ, на Мурманскомъ побережьѣ, безпрепятственно упрочить свое могущество на мировомъ морскомъ просторѣ и „ногою твердой стать при морѣ“. Не разъ въ исторіи наши моря оказывались прочно закрытыми руками враговъ, и наши взоры тогда останавливались на крайнемъ Сѣверѣ.

Упорная мысль цѣлаго ряда поколѣній искала выхода въ направленіи къ Сѣверному Ледовитому океану: сюда относится проектъ устройства Балтійско-Бѣломорскаго канала, черезъ Ладожское и Онежское озера и рѣки къ Бѣлому морю, получившій санкцію еще ИМПЕРАТОРА ПЕТРА ВЕЛИКАГО, и цѣлый рядъ другихъ проектовъ, особенно со времени возникновенія желѣзнодорожнаго строительства.

Впервые возникъ въ 1871 году проектъ проведенія Вытегорско-Онежской желѣзной дороги, какъ связующаго звена между Бѣлымъ моремъ съ Маріинской водной системой и Петроградомъ.

На изысканія этой дороги 4-го ноября, 1871 года, послѣдовало ВЫСОЧАЙШЕЕ соизволеніе крестьянину Архангельской губерніи Василію Воробьеву *).

---

*) О проектѣ Воробьева см. у Н. Крылова: „Экономическое значеніе Бѣломорскаго канала“. Изд. Олон. Земства.

Изысканія были закончены въ концѣ 1872 года, съ опредѣленіемъ протяженія желѣзной дороги на городъ Онегу, въ 334 версты. Дальнѣйшаго движенія этотъ проектъ не получилъ.

Вскорѣ ст. сов. Больманъ представилъ земству Олонецкой губерніи проектъ устройства конножелѣзной дороги отъ города Повѣнца, т.-е. отъ Онежскаго озера, до города Кеми, а затѣмъ продолженія ея на Мурманское побережье.

Далѣе вопросъ объ устройствѣ желѣзной дороги на Поморье и Мурманъ заглохъ, вплоть до конца 80-хъ годовъ прошлаго вѣка, когда возникъ въ высшихъ сферахъ вопросъ о томъ, гдѣ долженъ быть главный военный портъ: въ Либавѣ, или на Мурманѣ.

Значеніе для Россіи Мурманскихъ портовъ выяснялось впервые во Всеподданнѣйшемъ докладѣ Олонецкаго Губернатора Конкевича въ 1889 году. ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ III благоугодно было обратить вниманіе на изложенныя въ докладѣ сужденія по этому вопросу и повелѣть произвести изслѣдованія нѣкоторыхъ заливовъ и бухтъ, указанныхъ Конкевичемъ. Во исполненіе этого ВЫСОЧАЙШАГО указанія были командированы на Мурманъ: въ 1890 году—капитанъ 2-го ранга Ивановъ, въ 1894 году—Министръ Финансовъ С. Ю. Витте, въ томъ же 1894 году—инж. Риппасъ, въ 1896 году—адмиралъ Сиденснеръ, и, наконецъ, въ 1897 году на крейсерѣ „Алмазъ"—Генералъ-Адъютантъ, адмиралъ Дубасовъ. На потребность подробнаго изученія Мурманскаго побережья было обращено серьезное вниманіе и ИМПЕРАТОРСКИМЪ Обществомъ судоходства, образовавшимъ для этой цѣли Мурманскую научно-промысловую экспедицію, работавшую на Мурманѣ 9 лѣтъ, съ 1898 по 1907 годъ и издавшую около 130 различныхъ трудовъ *).

С. Ю. Витте, посѣтившій Мурманское побережье и его гавани, составилъ подробный докладъ по вопросу объ устройствѣ порта на Мурманѣ. Докладъ этотъ былъ представленъ ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ III

---

*) Историчееkія справки о командировкахъ кап. Иванова и Министра Финансовъ С. Ю. Витте См. у А. К. Сиденснера: „Описаніе Мурманскаго побережья," Изд. Главн. Гидр. Упр. Морск. Мин., СПБ., 1909, стр. 97—104. Объ учрежденіи Мурманской научно-промысловой Экспедиціи и ея дѣятельности см. тамъ же, стр. 163—195, а списокъ трудовъ Экспедиціи на стр. 259—269.

въ августѣ мѣсяцѣ, 1894 года, какъ разъ предъ выѣздомъ ЕГО въ Бѣловѣжъ и затѣмъ въ Ялту, гдѣ ОНЪ 20-го октября, 1894 года, въ Бозѣ почилъ. Послѣ ЕГО кончины докладъ С. Ю. Витте не получилъ хода, лишь административный центръ былъ перенесенъ изъ Колы въ Екатерининскую гавань, гдѣ въ 1894 году былъ основанъ новый уѣздный городъ—Александровскъ.

Вопросъ о проведенiи желѣзной дороги на Мурманъ, обсуждался въ 1894 году въ Комиссiи по проведенiю желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ Россiи, причемъ именно указывалось на важное значенiе этой дороги, въ отношенiи стратегическомъ, въ связи съ необходимостью устройства на Мурманскомъ берегу военнаго порта, который послужилъ бы опорнымъ пунктомъ для дѣйствiй нашего военнаго флота. Въ виду такого значенiя желѣзной дороги на Мурманъ, предсѣдатель Комиссiи предложилъ представителямъ военнаго и морского министерства высказать свои соображенiя поэтому вопросу.

Представитель военнаго министерства генералъ-лейтенантъ Соллогубъ заявилъ, что „въ настоящее время Мурманскiй берегъ является мѣстомъ почти совершенно незаселеннымъ. Устройство военнаго порта въ подобной мѣстности потробовало бы отъ государства огромныхъ денежныхъ затратъ и, что самое главное, было бы преждевременнымъ. Но если на Мурманѣ создадутся экономическiе интересы, если онъ населится, разовьетъ свои промыслы, торговлю, то несомнѣнно вслѣдъ за экономическими интересами явятся и заботы объ охранѣ этихъ интересовъ, какъ со стороны военнаго вѣдомства, такъ и со стороны морского. Начинать же съ устройства военнаго порта, по его мнѣнiю — рискованно и преждевременно“.

Къ этому мнѣнiю присоединился и представитель морского министерства генералъ-маiоръ Чикалевъ.

Въ виду такихъ заявленiй, Комиссiя признала цѣлесообразнымъ разсматривать вопросъ о томъ или другомъ направленiи Мурманской желѣзной дороги преимущественно съ точки зрѣнiя экономическаго значенiя.

По этому поводу представитель Министерства Финансовъ д. с. с. Романовъ, между прочимъ, пояснилъ, что „значенiе Мурмана заключается въ его прекрасныхъ природныхъ гаваняхъ, которыя лежатъ у открытаго океана и всю зиму не замерзаютъ. Берега Мурмана приглубы, мелей и рифовъ нѣтъ; благодаря теплому

экваторіальному теченію, климатъ Мурманскаго побережья сравнительно мягокъ; на всемъ протяженіи отъ Іоканскихъ островов до границы Норвегіи берегъ зимою чистъ отъ льда, и поморы въ теченіе всей зимы ходятъ на своихъ ёлахъ въ Норвегію; условія для осѣдлой жизни на Мурманѣ не менѣе благопріятны, чѣмъ въ норвежскомъ Финмаркенѣ; длинныя полярныя ночи не препятствуютъ ни мореходству, ни морскимъ промысламъ, такъ какъ даже и въ этотъ періодъ времени, отъ 11 ч. до 1 ч. дня, достаточно свѣтло, а въ остальное время недостатокъ дневного свѣта въ значительной степени замѣняется частыми и яркими сѣверными сіяніями. При сочетаніи такихъ благопріятныхъ условій и при близости Мурманскаго берега къ Западной Европѣ, нельзя не дорожить тѣми исключительными выгодами, которыя онѣ представляютъ для удовлетворенія потребностей нашего мореходства".

„Продолженіе нашей рельсовой сѣти до одной изъ незамерзающихъ гаваней на Мурманскомъ берегу обезпечило бы безпрепятственный, въ теченіе круглаго года находящійся въ полной власти одной Россіи, путь къ открытому океану, а, слѣдовательно, и къ берегамъ Западной Европы. При отсутствіи такого пути, многія государственныя надобности (не говоря уже про военное, но даже и въ мирное время) могутъ оставаться неудовлетворенными, напротивъ, наличность такого пути можетъ обезпечить Россіи весьма существенныя выгоды".

При обсужденіи вопроса о направленіи желѣзной дороги на Мурманъ, въ Комиссіи прежде всего было указано на выгодность продолженія желѣзной дороги отъ Улеаборга до залива Печенги, или до порта Владиміръ, но затѣмъ было признано болѣе выгоднымъ въ экономическомъ и государственномъ отношеніяхъ, провести дорогу отъ Іоэнсу или Сердоболя черезъ Кемь на Колу. При этомъ было указано, что Сердобольское направленіе, сокращая на 400 верстъ разстояніе отъ Ледовитаго океана до Петербурга, сравнительно съ направленіемъ Улеаборгъ—Владиміръ, въ то же время соединяло бы Петербургъ, чрезъ Выборгъ не только съ Мурманомъ, но и съ Бѣлымъ моремъ, а кромѣ того соединяло бы съ Бѣлымъ моремъ два большихъ внутреннихъ бассейна: Ладожское и Онежское озера. При обсужденіи этого направленія въ Комиссіи между прочимъ было обращено вниманіе на необходимость „подчинить же-

лѣзныя дороги Финляндіи, отъ Сердоболя до Петербурга, тѣмъ же общимъ постановленіямъ по управленію желѣзнодорожными тарифами, которыя дѣйствуютъ въ Имперіи; въ противномъ случаѣ, т.-е., если будутъ дѣйствовать двѣ тарифныхъ системы и два самостоятельныя управленія, то пользы отъ этой дороги не будетъ".

Затѣмъ слѣдуетъ еще упомянуть, что нижегородскимъ губернаторомъ генералъ-лейтенантомъ Барановымъ въ Комиссіи было указано, что, въ связи съ неотложною государственною необходимостью устройства военнаго порта на Мурманѣ, слѣдуетъ поставить на первый планъ соединеніе незамерзающихъ гаваней Мурманскаго берега съ Кандалакшей, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи Кандалакша была соединена желѣзною дорогою съ линіей Вологда—Архангельскъ.

При разсмотрѣніи всѣхъ этихъ направленій въ Комиссіи было отдано предпочтеніе линіи Петербургъ — Сердоболь—Кемь, по тѣмъ соображеніямъ, что означенная линія гораздо короче прочихъ направленій, а потому постройка дороги обойдется дешевле. Кромѣ того, въ Комиссіи было указано, что эта дорога прошла бы по такой мѣстности, которая, хотя и мало населена, но зато обладаетъ значительными природными богатствами и потому была бы въ состояніи дать дорогѣ и значительные грузы.

Несмотря на такое рѣшеніе Комиссіи, впослѣдствіи, въ видахъ главнымъ образомъ нежелательности проведенія желѣзной дороги чрезъ Финляндію, было указано на преимущественныя выгоды проведенія дороги отъ Петербурга, или отъ одной изъ станцій Николаевской желѣзной дороги, напримѣръ, Малая Вишера, чрезъ Лодейное поле, Петрозаводскъ, Повѣнецъ на Кемь, протяженіемъ всего около 750 верстъ *).

Что касается конечнаго пункта желѣзной дороги на Мурманъ, то первоначально въ Комиссіи было указано,

*) Финляндское направленіе желѣзной дороги отъ Петрограда на Мурманъ до сихъ поръ няходитъ еще сторонниковъ и, конечно, вполнѣ отвѣчаетъ желаніямъ финляндскаго вліятельнаго общественнаго мнѣнія. См. Финляндія. Обзоръ періодической печати. Выпускъ XXI. Желѣзныя дороги въ Финляндіи. Изд. Канцеляріи Совѣта Министровъ. Петроградъ. Государственная Типографія. 1915 г. (Глава II. Вопросы желѣзнодорожнаго строительства) и А. К. Раевскій. „Соединеніе финляндской сѣти ждлѣзныхъ дорогъ съ Печенгской губой на Мурманѣ." Докладъ въ Императорскомъ Обществѣ судоходства 28 января 1914 г. (Журналъ „Русское Судоходство", 1914 г. № 4).

что такимъ пунктомъ надлежало бы избрать портъ Владиміръ, или же, согласно указанію Архангельскаго губернатора, гавань Озерко; но окончательно Комиссія остановилась на Екатерининской гавани, въ виду принятаго Правительствомъ рѣшенія перенести туда административный центръ Кольскаго полуострова.

Такъ какъ наиболѣе важными для государственныхъ интересовъ были признаны Комиссіей желѣзныя дороги Вологодско-Архангельская и Пермь-Котласская, то сооруженіе Мурманской желѣзной дороги было отложено.

Въ 1894 году возбуждали вопросъ о проведеніи желѣзной дороги изъ Петербурга на Мурманъ Петербургская Городская Дума и Олонецкое Губернское Земство.

Въ 1895 году послѣдовало ВЫСОЧАЙШЕЕ разрѣшеніе на постройку желѣзной дороги на Петрозаводскъ.

Осенью, 1895 года, были закончены изысканія этой дороги.

Но къ сооруженію названной дороги не приступили, въ виду необходимости ассигнованія весьма значительныхъ средствъ Государственнаго Казначейства на сооруженіе другихъ важныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вопросъ относительно этой дороги оставался безъ движенія до 1902 года, когда послѣ цѣлаго ряда ходатайствъ по этому поводу, 10 іюня Высочайше повелѣвалось приступить въ 1903 году къ ея сооруженію распоряженіемъ казны отъ одной изъ станцій строящейся желѣзной дороги Петербургъ—Вятка.

Постройка не осуществилась, вслѣдствіе возникновенія войны съ Японіей.

Междувѣдомственная Комиссія по выработкѣ плана желѣзнодорожныхъ изысканій, образованная подъ предсѣдательствомъ д. ст. сов. Струве въ маѣ 1910 года, считала необходимымъ среди прочихъ новыхъ желѣзоыхъ дорогъ обратить особое вниманіе на проектированіе линій отъ ст. Званка, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, на Вытегру—Каргополь и ст. Няндому (Вологодско-Архангельской жел. дороги) съ вѣтвью на Петрозаводскъ, съ дальнѣйшимъ впослѣдствіи продолженіемъ этой вѣтви на сѣверъ. Комиссія считала также, что линіи эти имѣютъ для края жизненное значеніе, и такъ какъ онѣ оправдаютъ себя лишь косвеннымъ образомъ, то для нихъ слѣдуетъ допустить облегченныя и упрощенныя условія постройки и эксплоатаціи *).

*) См. Журналъ Комиссіи, стр. 23.

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная въ сентябрѣ 1908 года подъ предсѣдательствомъ инженеръ-генерала Петрова Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи неоднократно обсуждала вопросъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти и признавала цѣлесообразнымъ намѣченный инженеръ-генераломъ Петровымъ планъ этого развитія на пятилѣтіе 1912—1917 г.г., доложенный Общему Собранію Комиссіи въ апрѣлѣ 1912 года. Въ этомъ планѣ намѣчалось соединеніе Москвы съ Олонецкимъ краемъ и Мурманомъ черезъ Савелово—Кашинъ—Красный-Холмъ, разрѣшенную уже тогда линію Олонецкой желѣзной дороги и далѣе отъ Петрозаводска до Мурмана. За этими линіями инженеръ-генераломъ Петровымъ признавалось, главнымъ образомъ, громадное значеніе для экономическаго подъема русскаго сѣвера *).

Въ 1913 году за постройку желѣзной дороги на Петрозаводскъ взялось вновь образованное для сего Общество Олонецкой желѣзной дороги. съ гарантированными Правительствомъ облигаціонными капиталами.

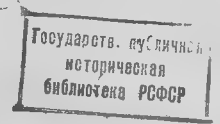
Однако, послѣднія событія, вызвавшія закрытіе всѣхъ нашихъ западныхъ морскихъ портовъ, затѣмъ объявленіе Турціей войны и закрытіе Дарданеллъ, затруднительность сношеній черезъ Швецію, явились основнымъ толчкомъ для немедленнаго осуществленія постройки Мурманской желѣзной дороги съ выходомъ на берега Сѣвернаго Ледовитаго океана.

Въ направленіи къ Бѣлому морю существовала только одна узкоколейная желѣзная дорога отъ Вологды до Архангельска, черезъ который совершается въ настоящее время весь внѣшній обмѣнъ Европейской России.

Министерствомъ Путей Сообщенія уже было обращено вниманіе на усиленіе пропускной и провозной способности Вологодско-Архангельской линіи, для чего, въ ряду другихъ мѣръ, сначала была перешита на широкую колею часть линіи, на протяженіи 278 верстъ, отъ станціи Вологда до станціи Няндома, и въ настоящее время закончена перешивкой и сѣверная часть линіи, отъ станціи Няндомы до Архангельска, гдѣ намѣченъ переходъ линіи мостомъ черезъ Сѣверную Двину съ лѣваго берега на правый, подходъ къ самому городу Архангельску и

*) См. Докладъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти" въ Общее Собраніе Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всест. изсл. жел. дѣла въ Россіи—отъ 12 апрѣля 1912 г.

2



продолженіе линіи далѣе на сѣверъ до того мѣста, гдѣ можно было бы устроить аванъ-портъ, необходимый для увеличенія срока навигаціонной дѣятельности Архангельскаго порта.

Однако, и послѣ осуществленія всѣхъ этихъ проектовъ, одного Архангельскаго пути будетъ недостаточно для успѣшнаго выполненія огромной работы по внѣшней торговлѣ Россіи и по обслуживанію обширнаго сѣвернаго района Европейской Россіи.

Поэтому съ особой остротой стала ощущаться необходимость въ кратчайшій срокъ дать выходъ грузамъ въ направленіи къ свободному Ледовитому океану постройкой желѣзнодорожнаго пути съ временнымъ примыканіемъ его къ Бѣлому морю на юго-западномъ побережьѣ, гдѣ имѣются удобныя бухты, по продолжительности возможной навигаціи превосходящія Архангельскій портъ и по естественнымъ своимъ качествамъ вполнѣ пригодныя для созданія благоустроеннаго порта.

Такимъ образомъ, необходимость постройки Мурманской желѣзной дороги и ея жизненное значеніе для всей нашей страны теперь была очевидна. 11 октября, 1914 года, при Управленіи по сооруженію желѣзныхъ дорогъ состоялось особое Совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника П. Н. Думитрашко, по поводу сооруженія Мурманской желѣзной дороги. 16 октября вѣдомство путей сообщенія окончательно остановилось на мысли о необходимости безотлагательнаго сооруженія желѣзнодорожнаго пути, избравъ за его начальную точку городъ Петрозаводскъ, конечный пунктъ строящейся Олонецкой желѣзной дороги.

20 октября въ Совѣтъ Министровъ поступило уже представленіе о разрѣщеніи изысканія линіи Петрозаводскъ—Кемь.

Въ началѣ ноября было приступлено къ окончательнымъ изысканіямъ этой линіи. Немедленно по полученіи отъ изыскателей съ мѣста работъ главныхъ техническихъ данныхъ, по Представленію въ Совѣтъ Министровъ, отъ 29 ноября, объ ассигнованіи кредита на работы по постройкѣ желѣзнодорожной линіи Петрозаводскъ-Сороцкая бухта, въ декабрѣ было приступлено уже къ подготовительнымъ работамъ.

Въ 1914 году ст. сов. Брейтфусъ и кол. сов. Аффендикъ представили на Высочайшее благовоззрѣніе всеподданѣйшую записку по вопросу о сооруженіи сред-

ствами и распоряженіемъ казны желѣзной дороги на Мурманъ и оборудованіи тамъ незамерзающаго океаннаго порта, причемъ названными лицами для проведенія дороги были указаны три варіанта: 1) отъ ст. Рованіеми, Финляндскихъ жел. дор., 2) отъ ст. Нурмесъ, тѣхъ же дорогъ и 3) отъ Петрозаводска. Изъ этихъ направленій они отдавали предпочтеніе, съ точки зрѣнія государственныхъ интересовъ, третьему варіанту, намѣчаемому исключительно по русской территоріи.

Противъ приведенныхъ въ запискѣ соображеній о выборѣ направленія для Мурманской жел. дор. ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было Собственноручно начертать: „Конечно, этотъ варіантъ лучшій“ и слово „третій“ подчеркнуто, причемъ записку было Высочайше повелѣно внести на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ, который въ засѣданіи по сему дѣлу, 30 декабря, 1914 года, призналъ вопросъ о скорѣйшемъ сооруженіи рельсоваго пути на Мурманъ заслуживающимъ самаго серьезнаго вниманія.

При ВЫСОЧАЙШЕМЪ утвержденіи 1 января 1915 года, Особаго Журнала Совѣта Министровъ объ ассигнованіи кредита на постройку желѣзнодорожной линіи Петрозаводскъ — Сороцкая бухта, ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было начертать: „Считаю безусловно необходимымъ въ будущемъ продолженіе этой линіи на сѣверъ, до одной изъ лучшихъ бухтъ Мурманскаго побережья“.

Послѣ этого всякія колебанія передъ значительными матеріальными затратами на сооруженіе Мурманской желѣзной дороги отпали.

Акты Верховной власти, которыми, въ порядкѣ 87 ст. Основныхъ Законовъ, ассигнованы кредиты на постройку Мурманской желѣзной дороги и опредѣляются сроки постройки отдѣльныхъ ея частей — ВЫСОЧАЙШЕ утвержденные Особые Журналы Совѣта Министровъ — были совершены въ слѣдующемъ порядкѣ:

	Протяженіе (версты).	Высочайшее утвержденіе Особыхъ журн. Совѣта Министровъ.	Срокъ постройки до временнаго движенія.
Для линіи Петрозаводскъ—Сороцкая бухта .	356	1. I. 1915	1 г. — м.
„ „ Сороцкая бухта—Кандалакша . . .	440	23. IX. 1915	1 г. 3 м.
„ „ Кандалакша —Мурманъ*)	265	3. VI. 1915	— г. 9 м.

Такимъ образомъ, дорогу рѣшено было выстроить въ кратчайшій срокъ, чтобы въ 1916 году уже функціонировала линія Петрозаводскъ—Сороцкая бухта.

Такое быстрое разрѣшеніе вопроса о постройкѣ Мурманской жел. дороги въ значительной степени обязано непрестанному и энергичному содѣйствію Начальника Управленія по сооруженію жел. дор. инженера Г. О. Паукера и бывшаго Министра Путей Сообщенія Статсъ-Секретаря С. В. Рухлова.

Вся Мурманская желѣзная дорога строится средствами и распоряженіемъ казны. Частные предприниматели (англо-русская группа съ банкирскимъ домомъ бр. Боултонъ, лордомъ Френчемъ, инженеромъ Емельяновымъ, Демкинымъ и Казицынымъ во главѣ и Общество Олонецкой желѣзной дороги) въ 1915 году испрашивали концессіи на постройку и эксплоатацію дороги, но заявленныя ими условія концессій признаны были Совѣтомъ Министровъ не пріемлемыми для казны.

Вся постройка производится хозяйственнымъ способомъ, такъ какъ лицъ, желающихъ взять работы съ подряда, не оказалось. Лишь постройка конечнаго сѣвернаго участка Мурманской желѣзной дороги, протяженіемъ въ 120 верстъ, сдана съ подряда группѣ англійскихъ предпринимателей, съ лордомъ Френчемъ во главѣ. Подрядъ этотъ не достигъ успѣха и оказалъ

*) Оффиціальные акты сѣверный участокъ Мурманской желѣзной дороги называютъ линіей Кандалакша-Кола, такъ какъ необходимость продленія этой линіи на 11 верстъ къ сѣверу и устройства другой конечной станціи—станціи „Мурманъ“—выяснилась только во время постройки.

ничтожную помощь въ постройкѣ дороги: бо̀льшую часть работъ на сѣверномъ участкѣ пришлось оканчивать русскимъ рабочимъ.

Стоимость сооружаемой желѣзнодорожной линіи отъ Петрозаводска до Мурмана, при общемъ протяженіи въ 1061 версту, выразится въ суммѣ около 100 мил. руб.

Сооружаемая желѣзнодорожная линія Петрозаводскъ—Мурманъ раздѣляется на двѣ части: южную, отъ г. Петрозаводска до Сороцкой бухты, на Бѣломъ морѣ, и сѣверную, отъ Сороцкой бухты до ст. Мурманъ, на Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ.

Южная часть является послѣднимъ звеномъ желѣзнодорожнаго пути, соединяющаго Петроградъ и порты Балтійскаго моря съ райономъ Бѣлаго моря.

Сѣверная часть войдетъ впослѣдствіи въ составъ предполагаемаго транзитнаго пути Мурманъ—Сорока—Котласъ—Сибирь *).

Въ районѣ избраннаго направленія дороги, кромѣ изысканій Строительнаго Управленія, были произведены изысканія: 1) отъ Сороки до Кандалакши — инженера Журдана, въ 1894 году, и 2) отъ Петрограда до Кеми—инженера Романова, въ 1895 году. Кромѣ того, въ 1894 году инженеръ Б. А Риппасъ изслѣдовалъ условія сооруженія желѣзной дороги на Кольскомъ полуостровѣ, причемъ весь путь отъ Кандалакши до Колы совершенъ его экспедиціей, частью пѣшкомъ, частью на лопарскихъ карбасахъ по озерамъ. Данныя отчета инж. Б. А. Риппаса о его изслѣдованіяхъ на Кольскомъ полуостровѣ явились для Строительнаго Управленія единственнымъ литературнымъ матеріаломъ для сужденія объ условіяхъ сооруженія сѣверной части Мурманской жел. дор.

---

*) О новомъ русскомъ портѣ на Мурманѣ, а также о необходимости и значеніи скорѣйшаго соединенія съ Сибирью Мурманской магистрали желѣзнодорожнымъ путемъ отъ Сороки до Котласа читалъ 26 августа 1915 года докладъ художникъ А. А. Борисовъ въ Перевозочномъ Отдѣлѣ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Описаніе направленія линіи.

Отъ ст. Петрозаводскъ, Олонецкой желѣзной дороги, расположенной въ полутора верстахъ отъ города Петрозаводска, линія Петрозаводскъ—Сороцкая бухта идетъ вдоль почтоваго Повѣнецкаго тракта, низкимъ и сравнительно ровнымъ западнымъ берегомъ Онежскаго озера, пересѣкая двѣ большія рѣки Шую и Суну. На 47 верстѣ отъ Петрозаводска линія подходитъ къ Кондопожской губѣ Онежскаго озера и вѣтвью, длиною въ 1½ версты, соединяется съ пристанями. На 52 верстѣ отъ Петрозаводска находится станція Кивачъ, въ 27 верстахъ отъ извѣстнаго водопада того же имени.

Далѣе отъ Кондопоги до пересѣченія на 160—175 верстахъ водораздѣла Бѣлаго и Балтійскаго морей (на высотѣ около 560 фут. надъ уровнемъ Балтійскаго моря), проходящаго въ сѣверо-западномъ направленіи между озерами Онежскимъ и Сегозеромъ, мѣстность принимаетъ горный характеръ, съ отвѣсными скалами, быстрыми рѣками, часто ниспадающими красивыми водопадами, среди чарующаго лѣсного пейзажа.

Неправильныя и неожиданныя нагроможденія отдѣльныхъ гранитныхъ холмовъ и скалъ, по мѣстному названію „сельгъ", покрытыхъ лѣсомъ, заставляютъ вести линію почти сплошными кривыми.

На 143 верстѣ линія подходитъ къ станціи Повѣнецкая *), расположенной у сѣверной оконечности Онежскагъ озера — Большой или Великой губы—и соединенной со пристанями вѣткой, длиною 2 версты.

Въ ближайшемъ будущемъ станція Повѣнецкая будетъ соединена вѣткой, длиною въ 22 версты, съ уѣзднымъ городомъ Повѣнцомъ, мѣстнымъ административнымъ и торгово-промышленнымъ центромъ.

Пройдя водораздѣлъ двухъ морей, линія приближается на 188 верстѣ къ озеру Сегозеру, бассейнъ котораго занимаетъ огромную площадь и является главнымъ путемъ для сплава лѣса по порожистымъ рѣкамъ Сегежѣ и Выгу въ Бѣлое море. Отъ станціи Масельской на 180 верстѣ предполагается устройство вѣтки, длиною въ 8 верстъ къ Сегозеру. Благодаря этому лѣсъ всего бассейна Сегозера получитъ выходъ черезъ ст. Повѣнецкую

*) Ст. „Повѣнецкая"—будущее назваіе станціи „Медвѣжья Гора".



Кольскій заливъ. Пристань въ Семеновской бухтѣ въ началѣ постройки.



Первый катучій кранъ желѣзной дороги въ Семеновской бухтѣ.

на Онежское озеро и оттуда на Петроградскій рынокъ. Далѣе линія идетъ на сѣверъ между озерами: Сегозеро и Выгозеро, пересѣкая большія рѣки: Сегежу на 245 верстѣ, и Онду—на 280 верстѣ. Между этими рѣками желѣзная дорога проходитъ вблизи большого озера Воицкаго, приближаясь къ берегу Выгозеро въ томъ мѣстѣ, гдѣ это огромное озеро переливается въ Воицкое озеро красивымъ Надвоицкимъ водопадомъ. Характеръ мѣстности на этомъ протяженіи—холмистый, съ массой лѣсныхъ озеръ.

Перейдя рѣку Онду, линія направляется вдоль лѣваго берега рѣки Выга, сравнительно ровнаго, засѣкая выходы большихъ и глубокихъ болотъ, лежащихъ на западѣ, и прорѣзая мѣстами выходы коренныхъ породъ, образующіе въ рѣкѣ значительные пороги.

Удалиться отъ берега рѣки, въ цѣляхъ спрямленія линіи, было невозможно, такъ какъ только вблизи берега „сельги“ идутъ въ выгодномъ для линіи направленіи. Въ глубинѣ же страны расположеніе ихъ такъ же неправильно, какъ и на протяженіи между Кондопогой и водораздѣломъ.

За поселкомъ Сосновецъ линія выходитъ изъ лѣсовъ въ область обширныхъ болотъ, на 354 верстѣ подходитъ къ берегу Сороцкой бухты и спускается къ самому устью одного изъ рукавовъ рѣки Выга.

Далѣе линія входитъ въ черту села Сороки и идетъ по морскому берегу острова Старчина, у юго-западной оконечности котораго поворачиваетъ на востокъ въ Сороцкую бухту.

Эта конечная часть линіи имѣетъ значеніе портовой вѣтки, главная же линія отъ станціи Сорока, на 356 верстѣ, поворачиваетъ на сѣверъ къ городу Кеми, направляясь по откосамъ скалистыхъ грядъ, которыя, несмотря на крутизну ихъ склоновъ, сильно заболочены. Придерживаясь общаго направленія на сѣверъ, линія дѣлаетъ много частыхъ отклоненій для уменьшенія работъ. Мѣстность отъ Сороки до Кеми представляетъ почти сплошное болото, прерываемое грядами или островками, поросшими еловымъ лѣсомъ и являющимися выходами основныхъ породъ. Пересѣкая на этомъ протяженіи три большихъ рѣки: Шую, Мякрегу и Кемь, линія на 52 верстѣ отъ Сороки подходитъ къ уѣздному городу Архангельской губерніи—Кеми, непосредственно у котораго расположена станція того же названія. Въ

$3^1/_2$ верстахъ сѣвернѣе отъ станціи Кеми къ главной линіи примыкаетъ вѣтвь на Поповъ островъ, длиной въ 6 верстъ.

На Поповомъ островѣ устраивается эстокада и пристани на фарватерѣ, допускающемъ подходъ океанскихъ судовъ съ осадкой въ 24 фута.

Пересѣкая, на 110 верстѣ отъ Сорокъ, рѣку Воньгу, близъ впаденія ея въ море, линія отклоняется на сѣверо-западъ, удаляя отъ берега Бѣлаго моря.

Мѣстность отъ Кеми до Кандалакши представляетъ болота, раздѣленныя рядами горныхъ массивовъ, покрытыхъ преимущественно сосновымъ строевымъ лѣсомъ. Направленіе рядовъ горныхъ массивовъ съ запада на востокъ является неблагопріятнымъ для линіи, искривляя трассу и увеличивая количество земляныхъ работъ и искусственныхъ сооруженій.

На 260 верстѣ отъ Сороки линія по очень пересѣченной мѣстности подходитъ къ оконечности залива Чупы, глубоко вдающагося въ материкъ, и затѣмъ, сохраняя сѣверное направленіе, вновь подходитъ къ берегу Бѣлаго моря на широтѣ сѣвернаго полярнаго круга.

Проходя далѣе между моремъ и озеромъ Ковдозеро, линія, на 440 верстѣ отъ Сороки и 796 верстѣ отъ Петрозаводска, подходитъ къ станціи Кандалакша, вблизи селенія того же названія, на берегу Кандалакшской губы Бѣлаго моря.

Общее направленіе сѣверной части линіи отъ Кандалакши до Колы опредѣляется естественной долиной, проходящей между означенными пунктами почти по меридіанальному направленію и отдѣляющей гористый Кольскій полуостровъ отъ материка.

Благодаря попутному направленію этой долины, заполненной на всемъ протяженіи озерами и имѣющей выходъ въ Кандалакшѣ, по рѣкѣ Нивѣ, и къ Ледовитому океану, по рѣкѣ Колѣ, линія имѣетъ близкое къ прямому общее направленіе, съ отклоненіемъ лишь для обхода широкаго въ южной своей части озера Имандра.

По строенію своему мѣстность, по которой проходитъ здѣсь дорога, состоитъ, главнымъ образомъ, изъ песчано-глинистыхъ или чисто песчаныхъ отложеній съ примѣсью большого количества валуновъ, достигающихъ зачастую громадныхъ размѣровъ; мѣстами встрѣчается сплошная скала.



Постройка пристани въ Семеновской бухтѣ.



Пристань въ Семеновской бухтѣ. Видъ съ мостика парохода на пристань и Кольскій заливъ.

Болота, пересѣкаемыя линіей, покрыты толстымъ слоемъ мха и иногда рѣдкимъ лѣсомъ. Крупный лѣсъ встрѣчается на совершенно сухихъ мѣстахъ, но не достигаетъ размѣровъ болѣе южныхъ лѣсовъ.

Отъ Кандалакши линія идетъ по правому берегу рѣки Нивы и, перейдя на 30 верстѣ на лѣвый ея берегъ, обходитъ съ восточной стороны озеро Имандру.

Трассировка по восточному берегу, хотя и вызываетъ отклоненіе отъ общаго направленія и постройку моста черезъ рѣку Ниву, при переходѣ съ праваго ея берега на лѣвый, но тѣмъ не менѣе является единственнымъ возможнымъ рѣшеніемъ вопроса. Западный берегъ озера на всемъ протяженіи крутъ, изрѣзанъ скалами и извилистъ, почему ходъ съ западной стороны потребовалъ бы значительныхъ работъ, пересѣченія глубокаго пролива Экостровской Имандры и обхода губъ Вити и Монча.

Направляясь по восточному берегу Имандры, линія, послѣ довольно значительныхъ отклоненій для обхода выступающихъ здѣсь высокихъ горъ, подъ названіемъ „Мунные-боры", располагается съ 65 версты по самому берегу озера, у подножья хребта Хибинскихъ горъ, окаймляющихъ озеро съ востока.

Оставляя на 150 верстѣ Имандру, линія идетъ вдоль системы озеръ Колозеро, Пулозеро и Мурдозеро, съ восточной ихъ стороны, а съ 196 версты вдоль лѣваго берега рѣки Колы. Долина р. Колы — горная. Линія идетъ у воды по искусственнымъ и естественнымъ террасамъ крутого косогора изъ песчанныхъ породъ. Не доходя 3 верстъ до города Колы, желѣзная дорога переходитъ на правый берегъ рѣки для подхода къ порту, лежащему у Семеновскихъ острововъ, въ 11-ти верстахъ отъ города, на восточномъ берегу Кольскаго залива.

Противъ города Колы располагается станція Кола, на 694 верстѣ отъ Сороки и 1050—отъ Петрозаводска. Конечный же тупикъ линіи — станція Мурманъ съ пристанями, товарными устройствами и складами находится на 1061 верстѣ отъ Петрозаводска. Городъ Кола расположенъ при сліяніи двухъ рѣкъ Туломы и Колы, впадающихъ въ Кольскій заливъ. До Семеновской бухты берегъ очень извилистъ, и съ него лѣтомъ открываются чудесные виды на Кольскій заливъ, окаймленный безчисленными скалистыми горами съ разбросанными по нимъ бѣлыми пятнами снѣга.

Техническія условія сооруженія дороги.

Въ основу сооруженія одноколейной линіи Петрозаводскъ-Мурманъ, нормальной колеи, положено условіе, чтобы впослѣдствіи,-въ зависимости отъ требованій, какъ транзитнаго, такъ и мѣстнаго грузового движенія, дорога могла быть безъ затрудненій и, по возможности, безъ перерыва движенія, приведена къ типу дорогъ первостепеннаго значенія, или магистрали, съ радіусомъ закругленій въ 300 с. и наибольшими уклонами: на линіи Петрозаводскъ-Сорока въ 0,008 и на линіи Сорока-Мурманъ въ 0,006.

При такомъ профилѣ, а также соотвѣтствующемъ размѣщеніи остановочныхъ пунктовъ и устройствѣ водоснабженія, пропускная способность линіи должна достигнуть 13 паръ товарныхъ поѣздовъ въ сутки; дѣйствительная же провозная способность, при соотвѣтствующемъ оборудованіи линіи подвижнымъ составомъ—11 паръ поѣздовъ въ сутки, состава по 36 вагоновъ, полезной грузоподъемностью въ 1.000 пудовъ т.-е. всего до 400.000 пудовъ груза въ сутки въ одномъ направленіи.

Но крайняя срочность открытія сквозного движенія, хотя бы и не столь интенсивнаго, а также тяжелыя условія, вызываемыя отдаленностью дороги отъ эксплоатируемой сѣти желѣзныхъ дорогъ, потребовали, въ цѣляхъ своевременнаго и вѣрнаго достиженія успѣха, съ одной стороны, возможно большаго сокращенія работъ, а съ другой — допущенія временныхъ и простѣйшихъ типовъ сооруженій.

Съ этой цѣлью при постройкѣ линіи, взамѣнъ предѣльныхъ подъемовъ, допускаемыхъ нормальными техническими условіями сооруженія магистралей, были примѣнены наибольшіе подъемы въ 0,015 и наименьшіе радіусы кривыхъ въ 150 саж., что дало возможность ограничиться исполненіемъ для пропуска укладки пути лишь 60% всѣхъ земляныхъ работъ, согласно постояннаго профиля.

Обусловленная срочностью постройки проектировка полотна мелкими работами, распространенность скалистыхъ грунтовъ, а на средней и сѣверной частяхъ линіи отсутствіе лѣса большихъ діаметровъ, вызвали необходимость постройки строительнымъ управленіемъ временныхъ деревянныхъ мостовъ по особымъ, согласованнымъ съ мѣстными условіями, типамъ.

Мосты саженныхъ, полуторасаженныхъ и двухсаженныхъ пролетовъ проектировались по общепринятымъ типамъ изъ 6-ти или 8-ми вершковаго лѣса, на сваяхъ или на лежняхъ.

Для мостовъ же 3 и 4 саженныхъ пролетовъ, вмѣсто обычной подкосной системы, требующей возвышенія полотна надъ уровнемъ водотока не менѣе 1,5 с., были составлены особые проекты балочныхъ пролетныхъ строеній, допускающихъ возвышеніе полотна не многимъ болѣе 0,5 с.

Для мостовъ черезъ болѣе значительныя рѣки, большею частью сплавныя, были примѣнены 5-ти и 10-ти саженныя пролетныя строенія системы инженера Боровика, требующія по простотѣ своей конструкціи лишь незначительной обдѣлки матеріала.

При неглубокомъ залеганіи твердыхъ скалистыхъ породъ, множествѣ пороговъ и громадной скорости теченія (иногда свыше 2 саж. въ секунду) большинства рѣкъ, пересѣкаемыхъ дорогой, устройство береговыхъ и промежуточныхъ опоръ большихъ мостовъ не могло быть исполнено по обычному типу свайныхъ или лежневыхъ быковъ и эстокадъ.

Поэтому, примѣнительно къ мѣстнымъ условіямъ, были составлены и осуществлены проекты ряжевыхъ опоръ различныхъ системъ.

Съ цѣлью ускоренія постройки гражданскихъ сооруженій временныя нормы квартирнаго довольствія служащихъ были, въ предѣлахъ возможности, уменьшены, сравнительно съ имѣющимися постановленіями Министерства Путей Сообщенія.

Въ зависимости отъ условій климата и примѣняясь къ принятымъ въ Архангельской губ. и на Мурманскомъ побережьѣ типамъ построекъ, высота помѣщеній въ линейныхъ постройкахъ и жилыхъ домахъ уменьшена до 1,3 саж., за исключеніемъ болѣе значительныхъ квартиръ, гдѣ таковая назначена въ 1,5 саж.

Въ пассажирскихъ зданіяхъ высота помѣщеній назначена отъ $4^1/_2$ до 5-ти аршинъ.

Упрощеніе типовъ зданій заключается, главнымъ образомъ, въ устройствѣ деревянныхъ тесовыхъ крышъ и каменныхъ фундаментовъ лишь подъ дымовыми трубами, съ обоснованіемъ стѣнъ на крупныхъ камняхъ, безъ обшивки и внутренней оштукатурки зданій. Эти работы будутъ исполнены впослѣдствіи.

Для временнаго водоснабженія Управленіемъ составлены особые проекты деревянныхъ водоемно-водоподъемныхъ зданій съ деревяннымъ бакомъ для воды, емкостью въ 2 кб. саж. и простѣйшимъ механическимъ оборудованіемъ, разсчитаннымъ на непосредственную близость зданій къ водному источнику. Время наполненія тендера водой изъ бака составляетъ 3—4 минуты.

Сооруженная, согласно приведеннымъ облегченнымъ техническимъ условіямъ, дорога можетъ пропустить 7 паръ товарныхъ поѣздовъ въ сутки. Провозная способность ея опредѣляется въ 4 пары поѣздовъ, состава по 16 полногрузныхъ вагоновъ, всего же около 65.000 пудовъ груза въ каждомъ направленіи.

По окончаніи устройства временнаго полотна и открытія движенія на каждомъ изъ трехъ основныхъ участковъ линіи: Петрозаводскъ-Сорока, Сорока-Кандалакша и Кандалакша-Мурманъ, предполагается послѣдовательно выполнить работы второй очереди по приведенію профиля дороги къ магистральному типу, по замѣнѣ временныхъ деревянныхъ мостовъ постоянными съ каменными опорами и желѣзными или желѣзобетонными пролетными строеніями и по устройству постоянныхъ водоснабженій и мастерскихъ.

Примыканія и сообщенія Мурманской желѣзной дороги съ другими путями: морскими, желѣзнодорожными и внутренними водными.—Разстоянія.

Мурманская желѣзная дорога примыкаетъ къ тремъ выходамъ къ Бѣлому морю—Сорокѣ, Кеми и Кандалакшѣ и подходитъ къ одному порту въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ—Семеновской бухтѣ, находящейся въ 12 верстахъ къ сѣверу отъ г. Колы.

Сороцкая бухта является выходнымъ пунктомъ желѣзной дороги отъ Петрозаводска къ Бѣлому морю. Здѣсь устроенъ морской портъ, съ моломъ, длиною въ 250 саж., оборудованный кранами и рельсовыми путями, и въ гавань, съ окончаніемъ начатаго уже землечерпанія, будутъ входить суда съ осадкой до 16 футъ. До окончанія землечерпанія почтово-пассажирскіе морскіе пароходы останавливались въ 6 верстахъ отъ Сороки на барѣ, а глубокосидящіе грузовые пароходы въ 10 верстахъ и

$2^1/_2$ морскихъ миляхъ отъ мыса Разъ-Наволокъ на SO. Стоянка судовъ на открытомъ для морского волненія мѣстѣ сопряжена съ большими затрудненіями. Во время штормовъ суда не могли производить операцій погрузки и выгрузки. Морской грузооборотъ Сороки въ 1914 году достигъ 4.820.000 пудовъ по ввозу и вывозу *). Сорока, будучи самымъ близкимъ портомъ Бѣлаго моря къ Петроградскому району, явится наиболѣе удобнымъ мѣстомъ для организаціи рыбной торговли, новыхъ лѣсопильныхъ заводовъ, фабрикъ целлулозы и механической обработки дерева, а также другихъ производствъ, для которыхъ можно будетъ использовать даровую силу водопадовъ р. Выга. Кромѣ того, Сороцкая бухта явится конечнымъ пунктомъ Онежско-Бѣломорскаго канала, если таковой будетъ сооруженъ. Илистое дно Сороцкой бухты даетъ возможность землечерпаніемъ углубить портъ.

Направляясь далѣе на сѣверъ къ Мурману, желѣзная дорога проходитъ чрезъ г. Кемь, съ вѣткой къ порту скалистаго острова Попова, отдѣленнаго отъ материка узкимъ высыхающимъ проливомъ, шириною около 30 саж. Разстояніе отъ г. Кеми до порта острова Попова опредѣлилось по вѣтви въ 6 верстъ. Къ самому г. Кеми возможенъ, во время прилива, подходъ для судовъ съ осадкой лишь до 8 футовъ. Пароходы пассажирскіе и грузовые съ осадкой до 22 футовъ подходятъ непосредственно къ берегу острова Попова, портъ котораго прекрасно защищенъ отъ морского волненія близлежащими островами: Якостровомъ и Горѣловскими.

Грузооборотъ порта острова Попова и Кеми, объединенныхъ общимъ названіемъ „Кемскій портъ", за навигацію 1914 года достигъ 1.970.000 пудовъ.

Средняя часть Мурманской жел. дор., отъ Сороки до Кандалакши, подходитъ къ берегу Бѣлаго моря и въ нѣсколькихъ мѣстахъ будетъ соединена съ моремъ желѣзнодорожными вѣтвями.

Эти вѣтви, конечно, прежде всего будутъ проведены къ Ковдѣ и къ берегу залива Чупы, гдѣ будетъ построена новая пристань, такъ какъ существующій на берегу Чупы портъ Кереть удаленъ отъ линіи жел. дор. на 40 верстъ. Ковда и Кереть и теперь собираютъ для вывоза по сплавнымъ воднымъ путямъ значительныя количества лѣсныхъ товаровъ изъ Финляндіи, граница которой отстоитъ отъ

*) См. „Статистическія приложенія".

нихъ всего на 80—100 верстъ. Разстоянія отъ желѣзной дороги до Ковды и новой пристани не превысятъ 10 верстъ. Узкій и длинный, вдающійся на 40 верстъ въ сушу заливъ Чупа, по глубинѣ доступенъ для морскихъ судовъ. Кромѣ этихъ портовъ западный берегъ Бѣлаго моря изобилуетъ удобными бухтами для новыхъ портовъ. Основаніе и развитіе ихъ съ помощью вѣтвей отъ близлежащей магистрали не представитъ никакихъ затрудненій. Такія портовыя вѣтви окажутъ самое благодѣтельное вліяніе на увеличеніе грузооборота дороги *).

Направляясь далѣе отъ Кеми на сѣверъ, желѣзная дорога выходитъ на вершину Кандалакшскаго залива на с. Кандалакшу, гдѣ устроенъ временный портъ для пріема строительныхъ грузовъ, а также для передачи грузовъ между линіями Кандалакша-Мурманъ и Петрозаводскъ-Сороцкой въ періодъ временной эксплоатаціи, пока не будетъ окончено сооруженіе участка Сорока — Кандалакша.

На Мурманскомъ берегу конечнымъ пунктомъ желѣзной дороги является Семеновская бухта, находящаяся въ восточной части глубоко-вдающагося въ материкъ Кольскаго залива, изъ котораго открывается Сѣверный Ледовитый океанъ.

Около Семеновской бухты расположена конечная станція дороги—станція Мурманъ, на 1.061 верстѣ отъ Петрозаводска.

Удобныхъ, по своимъ природнымъ условіямъ, для устройства океанскаго порта другихъ пунктовъ на Мурманскомъ берегу нѣсколько: таковыми на востокѣ отъ Кольскаго залива являются: Териберка—въ 119 верстахъ отъ города Колы, и Гаврилово (губа Подпахта) — въ 145 верстахъ, а на западѣ, приблизительно на разстояніи 150 верстъ, находится полуостровъ Рыбачій; между нимъ и материкомъ находится очень удобный для порта Мотовскій заливъ, въ который возможно соорудить второй входъ съ океана прорытіемъ канала черезъ перешеекъ, соединяющій съ материкомъ полуостровъ Рыбачій. Ширина этого перешейка въ узкомъ мѣстѣ не достигаетъ 2 верстъ.

Временное же, въ ближайшіе годы, сообщеніе Мурманской желѣзной дороги съ океаномъ можетъ съ успѣ-

*) О значеніи во внѣшней торговлѣ всѣхъ существующихъ портовъ западнаго берега Бѣлаго моря, входящихъ въ районъ Мурманской жел. дороги, см. „Статистическія приложенія“.

хомъ поддерживаться черезъ Семеновскую бухту, которая является ближайшимъ выходомъ желѣзной дороги къ океану.

Станція Мурманъ, у Семеновской бухты, въ настоящее время достаточно обезпечитъ сообщеніе Мурманской желѣзной дороги съ океаномъ, а черезъ 3—4 года пріобщенія къ культурѣ дикаго и богатаго края яснѣе опредѣлятся потребность въ другомъ океанскомъ портѣ и наиболѣе подходящее для него мѣсто.

Сѣвернѣе Семеновской бухты у Кольскаго залива берегъ очень скалистъ, извилистъ и для устройства портовъ неудобенъ. У Семеновской же бухты топографическія условія берега очень удобны для развитія портовыхъ и станціонныхъ сооруженій, и причальная линія можетъ быть легко увеличена землечерпаніемъ. Въ настоящее время въ Семеновской бухтѣ построена пристань съ причальной линіей въ 26 саж., оборудованная двумя кранами Строительнаго Управленія, подъемной силы въ 20 тоннъ каждый, и однимъ краномъ Министерства Торговли и Промышленности, подъемной силы въ 35 тоннъ. Для складовъ можетъ быть предоставлена площадь въ 10.000 кв. саж. съ соотвѣтствующимъ оборудованіемъ путями. Суточная выгрузочная способ- Семеновской пристани при одномъ дѣйствующемъ кранѣ опредѣляется въ 15.000 пуд., а при трехъ кранахъ—въ 35.000 пуд. Строительнымъ Управленіемъ и Министерствомъ Торговли и Промышленности проектируются къ постройкѣ крытыя помѣщенія для складовъ, плошадью въ 2.250 кв. саж.

Соединеніе Мурманской желѣзной дороги съ Имперской желѣзнодорожной сѣтью происходитъ при посредствѣ вновь открывающейся желѣзной дороги—отъ разъѣзда Дубовики, у станціи Званка, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, до города Петрозаводска,—принадлежащей частному Обществу Олонецкой желѣзной дороги.

Дальнѣйшее соединеніе съ сѣтью обезпечивается спѣшной казенной постройкой соединительной линіи между Сѣверными и Николаевской желѣзными дорогами отъ станціи Гостинополье, конечнаго пункта вѣтви Званка-Гостинополье, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, до станціи Чудово, Николаевской и Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзныхъ дорогъ (узкоколейной линіи Чудово—Новгородъ — Старая Русса, перешивающейся въ широкую колею).

Разстоянія между главнѣйшими пунктами всѣхъ этихъ линій и столицами представляются въ слѣдующемъ видѣ (въ верстахъ):

Петроградъ—Званка	114	
Званка—Петрозаводскъ	263	
Петрозаводскъ—Сороцкая бухта	356	1.061
Сороцкая бухта—Кандалакша	440	
Кандалакша—Мурманъ	265	
Петроградъ—Мурманъ	*1.438*	
Званка—Чудово	107	
Чудово—Москва	502	
Москва—Мурманъ	*1.933*	
Сороцкая бухта—Кемь	52	
Петроградъ—Сороцкая бухта	735	
Петроградъ—Кемь	787	
Москва—Сороцкая бухта	1.230	
Москва—Кемь	1.282	

Желѣзная дорога Петрозаводскъ-Сороцкая бухта примыкаетъ къ Онежскому озеру въ двухъ пунктахъ: въ Петрозаводскѣ и у станціи Повѣнецкой, расположенной въ 143 верстахъ къ сѣверу отъ Петрозаводска и въ 215 верстахъ отъ Сороцкой пристани. У станціи Повѣнецкой устраивается внутренній портъ. Такой же портъ устраивается для передачи лѣсныхъ грузовъ на Сегозерѣ.

Разстоянія по озеру до выходныхъ пунктовъ Маріинской водной системы, города Вытегры, около устья рѣки Вытегры, и с. Вознесенья, у истоковъ рѣки Свири, опредѣляются: отъ Петрозаводска—около 100 верстъ, отъ Повѣнецкой—около 220 верстъ.

Черезъ Онежское озеро, такимъ образомъ, новая желѣзная дорога сообщается, какъ съ Маріинской водной системой, т.-е. съ Петроградомъ — Рыбинскомъ, такъ и съ примыкающей къ ней системой герцога Александра Виртембергскаго, т.-е. съ бассейномъ р. Сѣверной Двины.

Разстоянія, образуемыя при посредствѣ этихъ системъ до ихъ конечныхъ пунктовъ, сравнительно съ разстояніями по желѣзной дорогѣ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	До водной Маріинской системѣ:	По желѣзной дорогѣ.	
Повѣнецкая—Петроградъ . . .	625	520	
Петрозаводскъ—Петроградъ .	505	377	
Повѣнецкая—Рыбинскъ. . . .	780	988	Черезъ Званку — Чудово—Бологое.
Петрозаводскъ—Рыбинскъ .	660	845	

	По водной системѣ герц. Виртемб.	По жел. дор. черезъ Званку—Вологду.
Повѣнецкая— Ст. Сухона Сѣв. ж. д.	562	884
Петрозаводскъ—Ст. Сухона Сѣв. ж. д.	442	741

Черезъ посредство Маріинской водной системы (Онежское озеро, рѣка Свирь, Ладожское озеро) и Олонецкой желѣзной дороги, Мурманская желѣзная дорога сообщается у станціи Званка съ рѣкой Волховомъ, т.-е. съ Вышневолоцкой водной системой, конечнымъ пунктомъ которой на Волгѣ является городъ Тверь, при устьѣ рѣки Тверцы.

Сопоставленія разстояній водныхъ и желѣзнодорожныхъ отъ станціи Званка до Твери представляются въ слѣдующемъ видѣ:

По желѣзной дорогѣ (Званка—Чудово—Тверь).	450 в.
„ водѣ	790 „

Черезъ посредство Олонецкой желѣзной дороги Мурманская желѣзная дорога получитъ выходъ и на четвертую большую водную систему Озернаго края—Тихвинскую.

Вторая станція къ сѣверу отъ Званки по Олонецкой желѣзной дорогѣ — станція Колчаново — расположена у рѣки Сяси, входящей въ Тихвинскую систему, конеч-

нымъ пунктомъ которой на Волгѣ является городъ Молога, при устьѣ рѣки Мологи.

Разстояніе отъ Колчанова до города Мологи по водѣ опредѣляется около 640 верстъ, по желѣзной дорогѣ до ближайшаго къ городу Мологѣ станціи Рыбинскъ—около 600 верстъ.

Эти сопоставленія показываютъ, что для Мурманской желѣзной дороги три большія водныя системы Озерного края — Маріинская, Тихвинская и герцога Виртенбергскаго окажутся могущественнымъ факторомъ увеличенія грузооборота, такъ какъ значительно сокращаютъ разстоянія до Волжскаго бассейна и бассейна Сѣверной Двины, сравнительно съ желѣзными дорогами, помимо низкой цѣны воднаго транспорта, сравнительно съ желѣзнодорожнымъ.

Эти же системы очень скоро заставятъ Олонецкую желѣзную дорогу понизить свои тарифы и тѣмъ увеличить свой транзитъ, предназначаемый для района Мурманской желѣзной дороги.

Разстоянія отъ Петрозаводска и Повѣнецкой до Москвы по желѣзной дорогѣ и смѣшаннымъ сообщеніямъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	По жел. дорогѣ.	По водѣ до Сухоны и по жел. дорогѣ отъ Сухоны.	По вод. до Ярославля и по жел. дорогѣ отъ Ярославля.
Петрозаводскъ—Москва. .	872	946	747+263=1.010
Повѣнецкая — Москва. . .	1.015	1.066	867+263=1.130

И эти сопоставленія разстояній могутъ оказать благотворное вліяніе на пониженіе тарифовъ Олонецкой желѣзной дороги для грузовой корреспонденціи Центральной Россіи съ районами Мурманской желѣзной дороги.

ГЛАВА II.

Борьба съ препятствіями.—Общій обзоръ препятствій.—Техническія трудности. — Заготовка матеріаловъ и продовольствія. — Организація перевозокъ для постройки по различнымъ путямъ.—Рабочій вопросъ.

„... Dans le silence des solitudes boréales, la Russie accomplit ainsi une grande oeuvre, dont l'execution aura une repercussion certaine sur les opérations militaires".

— „... Такимъ образомъ, среди безмолвія сѣверныхъ пустынь Россія исполняетъ огромную работу, завершеніе которой будетъ имѣть опредѣленное вліяніе на военныя дѣйствія".

Такъ заканчиваетъ г. Ch. Rabot свою статью о Мурманской желѣзной дорогѣ въ „Illustration" отъ 6 ноября, 1915 года („La Russie et la mer libre").

Русскій № „Times'a" отъ 30 октября, 1915 года, въ статьѣ о Мурманской желѣзной дорогѣ, описывая тѣ почти стихійныя препятствія, съ которыми приходится бороться строителямъ, называетъ ея сооруженіе титанической работой:

„... А когда все будетъ окончено, когда на берегу Ледовитаго океана засвиститъ, наконецъ, первый паровозъ—будетъ ли это черезъ пять мѣсяцевъ, или черезъ годъ,—Россія будетъ въ правѣ заявить, что ею еще разъ исполнена титаническая работа..."

Норвежская газета „Verdens Gang" отъ 4 ноября 1915 года помѣщаетъ статью подъ заглавіемъ: „Титаническая постройка русской желѣзной дороги къ незамерзающему порту". И газета также описываетъ цѣлый рядъ препятствій.

Сухой протокольный перечень этихъ препятствій, составленный Управленіемъ по постройкѣ дороги, занимаетъ нѣсколько страницъ. Но за каждымъ пунктомъ

скрывается огромная борьба и напряженіе энергіи для преодолѣнія. Это—грандіозная война со стихійными силами и препятствіями экономическаго свойства. Стихійными препятствіями являлись мѣстныя условія—условія обстановки работъ: суровый климатъ, сплошная полярная ночь въ теченіе $1^1/_2$ мѣсяцевъ, краткость лѣтняго строительнаго періода, ничтожное количество населенія, отсутствіе жилищъ, отсутствіе путей сообщенія и мѣстныхъ перевозочныхъ средствъ, отдаленность и разобщенность постройки дороги отъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, отсутствіе на мѣстѣ врачебной помощи, болѣзни, вслѣдствіе суроваго климата и т. п.

Препятствія экономическаго свойства создавались, какъ военнымъ временемъ, такъ и тяжелыми условіями жизни на сѣверѣ. Географическими и климатическими препятствіями увеличивались, главнымъ образомъ, техническія трудности сооруженія дороги. Военнымъ временемъ и тяжелыми условіями жизни въ краѣ, дикомъ, рѣдко населенномъ и отдаленномъ отъ производительныхъ и населенныхъ районовъ Россіи — созданы были для Строительнаго Управленія тяжелыя задачи экономическаго свойства: въ заготовкѣ необходимыхъ для постройки дороги матеріаловъ и продовольствія для рабочихъ, въ организаціи снабженія, или перевозокъ по различнымъ путямъ всѣхъ необходимыхъ для постройки грузовъ и въ обезпеченіи постройки рабочей силой. Поэтому главнѣйшія препятствія можно раздѣлить на 4 категоріи: 1) техническія трудности постройки, 2) заготовка матеріаловъ, 3) организація перевозокъ и 4) рабочій вопросъ.

Техническія трудности сооруженія дороги.

Работы по сооруженію линіи Петрозаводскъ—Мурманъ рѣшено было начать съ крайнихъ участковъ, использовавъ для сообщенія между ними морской путь между Сороцкой и Кандалакшской бухтами Бѣлаго моря.

Къ работамъ на линіи Петрозаводскъ—Сороцкая бухта было приступлено весной 1915 года, а на линіи Кандалакша—Мурманъ въ маѣ того же года.

Съ первыхъ же шаговъ строительному Управленію пришлось встрѣтиться съ серьезными техническими затрудненіями. Значеніе этихъ затрудненій увеличивалось тѣмъ, что они не могли быть въ полномъ объемѣ пред-



Поѣздка Начальника работъ по линіи Мурманской жел. дор. на лошадяхъ.



Рубка просѣки.

усмотрѣны, такъ какъ въ виду крайней срочности дѣла до приступа къ работамъ не было произведено обычныхъ техническихъ и коммерческихъ изысканій. Цѣлый рядъ обстоятельствъ и мѣстныхъ условій: географическихъ, климатическихъ и экономическихъ, вліяющихъ на производство работъ, остался совершенно невыясненнымъ.

Переходя къ болѣе детальному описанію техническихъ затрудненій, встрѣтившихся при производствѣ работъ, слѣдуетъ прежде всего отмѣтить обиліе болотъ по всему протяженію линіи. Изъ всей длины линіи отъ Петрозаводска до Семеновской бухты, въ 1.061 версту, болѣе 250 верстъ проложено по болотамъ. Особенно тяжелыя условія въ этомъ отношеніи представляютъ участки 3 и 4 линіи Петрозаводскъ-Сороцкой, и 1, 2 и 3 участки линіи Сорока—Мурманъ. Такъ, напримѣръ, весь участокъ отъ Сороки до Кеми, дл ною въ 52 версты, представляетъ сплошное болото.

Между тѣмъ, какъ извѣстно, въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства устройство полотна на болотѣ всегда считалось одной изъ самыхъ трудноразрѣшимыхъ задачъ, и въ Россіи, при преобладающемъ равнинномъ или предгорномъ релььефѣ мѣстности, болота являются главной причиной, какъ обилія кривыхъ, а, слѣдовательно, удлиненія трассы, такъ и значительнаго увеличенія земляныхъ работъ, вслѣдствіе необходимости засыпки и осушенія пересѣкаемыхъ заболоченныхъ районовъ, а также врѣзыванія линіи въ косогоры и холмы для избѣжанія наиболѣе глубокихъ и топкихъ болотъ.

Кромѣ того, по возведеніи полотна на болотѣ, въ теченіе долгаго времени оно подвергается разнообразнымъ и существеннымъ деформаціямъ, какъ то: провалы, оползни, выпучиваніе откосовъ и прочее, требующимъ сложныхъ и дорого стоящихъ работъ.

Въ связи съ заболоченностью мѣстности и обиліемъ озеръ въ районѣ дороги, количество пересѣкаемыхъ линіей рѣкъ, рѣчекъ и ручьевъ очень велико.

На всемъ протяженіи отъ Петрозаводска до Мурмана— до 1.110 искусственныхъ сооруженій на водотокахъ. Въ среднемъ, на версту пути приходится около 5 саженъ водопропускныхъ отверстій или около 8 погонныхъ саженъ мостовъ.

Протяженіе кривыхъ частей пути превышаетъ 40% въ длинѣ линіи, что слѣдуетъ отнести, какъ къ обилію болотъ, изъ которыхъ приходилось избирать наименѣе

глубокія и твердыя для трассы линіи, такъ и крайне неправильному нагроможденію на большихъ протяженіяхъ гранитныхъ „сельгъ", которыя пришлось обходить. Но и несмотря на крутые повороты предѣльными радіусами и предѣльные подъемы, не представилось возможнымъ избѣжать значительнаго количества скальныхъ работъ, достигающихъ 30% всѣхъ выемокъ и 10% всего количества работъ.

На ряду съ обиліемъ болотъ и скалистыхъ грунтовъ серьезнымъ затрудненіемъ при производствѣ работъ явилось отсутствіе резервовъ для устройства насыпей и песчаныхъ карьеровъ для балластировки пути. Для засыпки болотъ землю приходилось развозить поѣздами изъ рѣдкихъ карьеровъ на разстояніи 25 верстъ одинъ отъ другого. Сравнительно небольшое количество выемокъ, въ связи съ отсутствіемъ значительныхъ складокъ въ рельефѣ мѣстности, является причиной почти полнаго отсутствія транспортныхъ работъ съ использованіемъ для насыпей грунтовъ, вынутыхъ изъ выемокъ, что сильно отражается какъ на стоимости работъ, такъ и на скорости их выполненія. Но особенно затруднило производство земляныхъ работъ характерное для данной мѣстности обиліе полей ледниковаго происхожденія, сплошь усѣянныхъ валунами, достигающими громадныхъ размѣровъ. Раздробленіе ихъ и уборка съ полотна потребовали примѣненія трудныхъ вспомогательныхъ работъ, совершенно исключительныхъ пріемовъ и приспособленій. Наибольшаго распространенія валунныя поля достигаютъ на линіи Петрозаводскъ-Сороцкая бухта. Насколько валунныя поля затрудняли работы, видно изъ того, что мѣстами всѣ выгоды проектировки полотна дороги мелкими насыпями и выемками поглощались крайне медленной и неподдающейся предварительному учету работой по уборкѣ валуновъ, требующей часто взрыва ихъ динамитомъ. Между тѣмъ, вслѣдствіе значительныхъ размѣровъ валуновъ, ихъ приходилось удалять не только въ мѣстахъ мелкихъ работъ и на выемкахъ, но и подъ болѣе высокими насыпями, во избѣжаніе неравномѣрной осадки.

Въ отношеніи укладки рельсоваго пути линія Петрозаводскъ-Мурманъ представляетъ совершенно исключительныя тяжелыя условія. Непрерывная укладка участковъ Петрозаводскъ-Сороцкая бухта и Кандалакша-Мурманъ всѣми укладочными партіями началась въ августѣ, 1915 года. Такимъ образомъ, бо̀льшая часть работъ про-



Выходъ на работу изыскательской партіи по линіи Кандалакша—Мурманъ. Видны палатки.



Выѣздъ на работу на оленяхъ въ Кандалакшѣ.

изводилась поздней осенью и зимой при температурѣ, державшейся недѣлями около—30°Р., почти при непрерывныхъ сѣверныхъ и, главнымъ образомъ, сѣверо-восточныхъ вѣтрахъ.

При невозможности ограничиться для работъ незначительнымъ числомъ свѣтлыхъ часовъ дня и крайней срочности работъ были установлены непрерывныя работы въ теченіе всей полярной ночи, съ освѣщеніемъ мѣстъ укладки, главнымъ образомъ, факелами, такъ какъ при постоянномъ вѣтрѣ и снѣжныхъ метеляхъ фонари часто оказывались непригодными. Между тѣмъ укладка пути сопровождается работами мелкими, ручными, требующими точности выполненія и хорошаго освѣщенія, какъ то: рехтовка пути по шаблону, повышеніе наружнаго рельса на кривыхъ, забивка костылей, скрѣпленіе и разгонка стыковъ.

Но особенныя затрудненія при укладкѣ пути вызвала заболоченность мѣстности: невысокія насыпи по болотамъ осаживались и проваливались, не выдерживая прохожденія по нимъ платформъ съ рельсами и прочимъ укладочнымъ матеріаломъ. Во избѣжаніе задержекъ укладки, на болотахъ приходилось устраивать растверки изъ нѣскольких рядовъ бревенъ, укладываемыхъ вдоль и поперекъ полотна, къ которымъ пришивался рельсовый путь. При погруженіи нижнихъ рядовъ растверка въ болото, путь разбирался, растверкъ наращивался, и рельсы пришивались снова.

Если вблизи имѣлся камень и могъ быть подвезенъ къ мѣсту укладки, то болота заваливались имъ, иногда въ громадномъ количествѣ и на уплотненномъ такимъ образомъ грунтѣ укладывался слой балласта и рельсовой путь.

Затруднительность подвоза укладочныхъ матеріаловъ къ исходнымъ пунктамъ укладки и перевозокъ въ районѣ постройки, недостаточность хорошихъ балластныхъ карьеровъ, большое количество кривыхъ въ трассѣ и крутыхъ подъемовъ въ профилѣ полотна — усложняли и безъ того крайне тяжелыя условія работъ по укладкѣ пути.

Всѣ эти техническія трудности сооруженія дороги, а также обстоятельства военнаго времени и особой срочности поставили работы по укладкѣ пути желѣзной дороги Петрозаводскъ-Мурманъ въ условія, не имѣвшія примѣровъ въ желѣзнодорожномъ строительствѣ Россіи, и потому нельзя не признать, что успѣшное окончаніе укладки рельсоваго пути отъ Петрозаводска

до Сороцкой бухты къ назначенному сроку могло быть достигнуто лишь при исключительномъ напряженіи силъ, какъ рабочихъ, такъ и лицъ мѣстнаго техническаго надзора.

Организація заготовокъ матеріаловъ, инструментовъ, продовольствія, фуража и одежды.

Не меньшаго напряженія силъ отъ служебнаго персонала постройки потребовала и организація заготовокъ необходимыхъ для нуждъ постройки матеріаловъ, инструментовъ, продовольствія, фуража и одежды.

Какъ сказано выше, лицъ, желающихъ взять съ подряда работы по постройкѣ, не оказалось. Это обстоятельство, а также глухой, мало населенный районъ строящейся дороги, совсѣмъ не обезпечивающій возможности полученія на мѣстѣ необходимыхъ для постройки матеріаловъ и предметовъ питанія рабочихъ, создали необходимость организаціи спеціальнаго Отдѣла Хозяйственныхъ Заготовокъ, на который и была возложена задача снабженія постройки всѣмъ необходимымъ.

Доставка на линію матеріаловъ и продуктовъ въ зимніе мѣсяцы 1915 г., вслѣдствіе затруднительности перевозокъ, не достигла желаемыхъ результатовъ, и съ открытіемъ навигаціи передъ Отдѣломъ Хозяйственныхъ Заготовокъ встала серьезная задача заготовки и доставки къ исходнымъ пунктамъ отправокъ на линію, матеріаловъ, инструментовъ, провіанта, фуража и одежды въ огромномъ количествѣ: въ общемъ около 4.000.000 пудовъ различныхъ грузовъ, на сумму около 12 мил. руб., не считая иностранныхъ заказовъ и покупокъ.

Количества заготовленныхъ главнѣйшихъ предметовъ первой необходимости представляются въ слѣдующемъ видѣ: муки — 800.000 пуд., чаю — 5.000 пуд., сахара — 35.000 пуд., овса — 300.000 пуд., сѣна — 400.000 пуд., сапогъ кожаныхъ — 40.000 паръ, сапогъ валеныхъ — 40.000 паръ, теплой одежды — 300.000 шт., бѣлья — 400.000 шт., махорки — 6.000 пуд.

Трудности заготовки такого количества матеріаловъ создавались, главнымъ образомъ, условіями, въ которыхъ Отдѣлу Заготовокъ пришлось выполнить возложенную на него задачу.

Многихъ матеріаловъ на рынкѣ совершенно не оказывалось, многія предпріятія отказывали, какъ въ пріемѣ, такъ и въ выполненіи заказовъ, или же сильно запаздывали съ выполненіемъ.

На мѣстѣ нельзя было достать ни продуктовъ, ни фуража, ни строительныхъ матеріаловъ. Подножнаго корма для скота и лошадей не было, приходилось даже сѣно привозить изъ центральной Россіи.

Изъ многихъ районовъ Россіи администраціей былъ запрещенъ вывозъ предметовъ потребленія, во многихъ мѣстахъ уже исполненныя заготовки продуктовъ подвергались реквизиціи.

Тяжелыя общія условія военнаго времени вызывали огромныя затрудненія, которыя увеличивались еще краткостью срока постройки дороги.

Большинство промышленныхъ предпріятій было занято выполненіемъ срочныхъ заготовокъ для Военнаго Вѣдомства, почему часть заказовъ пришлось сдавать заграницу, чтобы обезпечить постройку сѣверной части линіи Кандалакша—Мурманъ.

Организація перевозокъ на постройку по различнымъ путямъ.

Организація доставки грузовъ на постройку Мурманской желѣзной дороги при несовершенствѣ, недостаточности и разстройствѣ, вслѣдствіе войны, всѣхъ путей сообщенія — представляла сплошную и отчаянную борьбу Управленія по постройкѣ дороги съ всевозможными затрудненіями.

Линіи Петрозаводскъ-Сороцкая бухта и Кандалакша-Мурманъ строятся вдали отъ эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ. Ближайшія къ линіи станціи желѣзныхъ дорогъ: Сердоболь, Льекса, Улеаборгъ, Званка, находятся отъ нея на разстояніи около 400 верстъ.

Все необходимое для производства работъ и для продовольствія рабочихъ и лошадей пришлось доставлять на линію изъ разныхъ мѣстностей Европейской Россіи и Сибири, сначала по желѣзнымъ дорогамъ до этихъ ближайшихъ къ линіи желѣзнодорожныхъ станцій, а оттуда уже зимою 1915 года по санному пути гужемъ, а со вскрытіемъ весною рѣкъ — по внутреннимъ воднымъ путямъ и отчасти моремъ изъ Архангельска. Этими

путями были доставлены всѣ необходимые строительные и укладочные матеріалы, инструменты и подвижной составъ, а также продовольствіе и фуражъ для южной части линіи отъ Петрозаводска до Сороцкой бухты и бо̀льшая часть строительныхъ матеріаловъ и инструментовъ, все продовольстіе и фуражъ для средней и сѣверной части отъ Сороки до Мурмана.

Такимъ образомъ, грузы для постройки Мурманской желѣзной дороги должны были пройти по всѣмъ четыремъ родамъ путей сообщенія:

1) желѣзнымъ дорогамъ,
2) гужевымъ дорогамъ,
3) внутреннимъ воднымъ путямъ и
4) морю.

Желѣзныя дороги, какъ извѣстно, перегружены чрезвычайно, вслѣдствіе военныхъ событій. Существуетъ огромное количество, такъ-называемыхъ, внѣочередныхъ грузовъ, причемъ образовались всюду залежи ихъ. Центральный Комитетъ по регулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ отказалъ Управленію по постройкѣ Мурманской желѣзной дороги въ признаніи всѣхъ грузовъ Управленія внѣочередными, и для каждаго груза приходится испрашивать отдѣльное признаніе его внѣочередности.

Принятіе жел. дорогой груза къ отправленію въ настоящее время не обезпечиваетъ срочности его доставки: чтобы обезпечить хоть какую-нибудь срочность, приходится слѣдить за движеніемъ груза и заботиться о безпрерывности этого движенія.

Кромѣ того, грузы для надобностей постройки имѣютъ своимъ назначеніемъ ближайшія къ постройкѣ станціи желѣзнодорожной сѣти Улеаборгъ, Льексу, Сердоболь, Званку, Архангельскъ, Петроградъ, Котласъ, т.-е. станціи желѣзныхъ дорогъ сѣвернаго района Россіи, наиболѣе перегруженныхъ.

Всѣмъ этимъ было вызвано сильное замедленіе въ прибытіи грузовъ на эти станціи. Дальнѣйшая доставка грузовъ гужевыми или водными путями съ этихъ станцій на линію должна была производиться въ неблагопріятное время года, чѣмъ также вызывалось дальнѣйшее промедленіе и увеличеніе стоимости доставки.

Для гужевыхъ перевозокъ Управленіемъ по постройкѣ были использованы четыре пути: отъ Петрограда и Званки въ Петрозаводскъ (разстоянія — 440 и 325 верстъ) отъ Льексы — въ Сороку (растоянія 440 верстъ) отъ Сердоболя — въ расположенную на 110 верстѣ линіи Петрозаводскъ-Сорока деревню Кяпесельгу (разстояніе— 380 верстъ) и отъ Улеаборга — въ д. Княжую (на берегу Кандалакшской губы Бѣлаго моря (разстояніе 480 верстъ).

Перевозки по этимъ путямъ могли совершаться только въ теченіе $2^1/_2$ мѣсяцевъ (февраль, мартъ, половина апрѣля), вслѣдствіе поздняго наступленія зимы 1914 — 1915 годовъ и оттепелей.

Стоимость этихъ перевозокъ выразилась, въ среднемъ, отъ $^1/_2$ коп. до 1 коп. съ пудо-версты, причемъ доставлено было въ пункты назначенія въ общемъ 80.000 пудовъ.

Многіе грузы (локомобили, лѣсныя рамы, часть продовольственныхъ грузовъ) на гужевыхъ путяхъ изъ Финляндіи, съ наступленіемъ весенней распутицы, застряли между озерами и частью проданы (продовольственные грузы) мѣстному населенію, частью же остались до наступленія зимы 1915 — 1916 годовъ.

Такіе незначительные результаты гужевыхъ перевозокъ объясняются, во-первыхъ, отсутствіемъ постоянныхъ дорогъ въ краѣ, сплошь покрытомъ болотами и озерами и изрѣзанномъ каменными грядами, гдѣ сообщеніе происходитъ на лошадяхъ только зимою по замерзшимъ рѣкамъ и озерамъ безъ всякихъ дорогъ, по такъ-называемымъ „зимникамъ", т.-е. по цѣлиннымъ лѣснымъ и озернымъ пространствамъ, которыя почему-либо кажутся удобными для проѣзда, во-вторыхъ, крайней малочисленностью въ краѣ лошадей. Лошадей же мало въ этомъ краѣ, вслѣдствіе рѣдкости населенія, и изъ-за отсутствія на мѣстѣ фуража, а также вслѣдствіе привлеченія населенія къ исполненію военноконской повинности и реквизиціи лошадей въ сосѣдней Финляндіи для нуждъ Краснаго Креста и Всеросссійскихъ Земскаго и Городского Союзовъ. Наконецъ, незначительные результаты гужевыхъ перевозокъ объясняются также малымъ вѣсомъ полезнаго груза, такъ какъ большую часть перевозимаго груза составляетъ запасъ фуража, необходимаго для прокормленія лошадей въ пути.

Главныя массы грузовъ, отчасти по необходимости,

вслѣдствіе отсутствія другихъ путей сообщенія, отчасти во избѣжаніе перегруженныхъ перевозками желѣзныхъ дорогъ,—доставлены на линію и къ внѣлинейнымъ центральнымъ складамъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

Съ открытіемъ навигаціи снабженіе линіи перешло на водные пути, причемъ 77% протяженія линіи Петрозаводскъ—Сороцкая бухта, (три строительныхъ участка) снабжались изъ Петрограда съ доставкой грузовъ въ два склада, расположенные непосредственно на самой линіи, а остальные 23% сѣверной части (одинъ строительный участокъ) и вся линія Кандалакша — Мурманъ получали снабженіе при посредствѣ центральнаго склада въ Архангельскѣ, куда грузы въ теченіе всей навигаціи доставлялись по водному пути изъ Вологды и Котласа.

Изъ Петрограда грузы слѣдовали по рѣкѣ Б. Невѣ, Приладожскимъ каналамъ, рѣки Свири и, наконецъ, по Онежскому озеру въ Кондопожскую и Большую губы этого озера, гдѣ были устроены пристани для причала и разгрузки судовъ и линейные склады для храненія грузовъ. Онежское озеро извѣстно своими бурями и штормами, но избѣжать перевозокъ по нему было невозможно, такъ какъ линія на значительномъ протяженіи трассирована по берегу этого озера, которое, такимъ образомъ, является единственнымъ удобнымъ путемъ сообщенія; поэтому для уменьшенія риска плаванія по Онежскому озеру, вслѣдствіе почти полнаго отсутствія на немъ озерного флота, пришлось этотъ флотъ организовать. Задача эта оказалась не изъ легкихъ.

На Онежскомъ озерѣ существуетъ единственное пароходное предпріятіе „Онежское Пароходное Общество“, располагающее пятью товаро-пассажирскими пароходами и четырьмя чисто грузовыми.

Общество это, поддерживая еженедѣльное сообщеніе Петрограда съ всѣми наиболѣе значительными пунктами Прионежья, доставляетъ ему и всему попутному населенію всѣ жизненные припасы и обслуживаетъ въ то же время всѣ остальныя потребности населенія и казны. Располагая такимъ флотомъ, вполнѣ достаточнымъ для обслуживанія мѣстныхъ потребностей (массовые малоцѣнные грузы, какъ лѣсные матеріалы, перевозятся по озеру въ наиболѣе спокойное время навигаціи на обыкновенныхъ судахъ, обращающихся по Маріинской водной системѣ), общество совершенно не было подготовлено къ перевозкѣ значительнаго количества грузовъ,

нужныхъ для постройки дороги, а также для снабженія продовольствіемъ увеличившагося строительнымъ персоналомъ народонаселенія. Поэтому, Управленіе по постройкѣ Мурманской желѣзной дороги воспользовалось пароходами этого общества для перевозки по бурному Онежскому озеру части желѣзнодорожныхъ грузовъ и всѣхъ рабочихъ, доставка же этихъ грузовъ изъ Петрограда по рѣкамъ Невѣ, Свири и Приладожскимъ каналамъ была произведена на системныхъ судахъ *)—баржахъ и полулодкахъ — до села Вознесенья (у истока рѣки Свири изъ Онежскаго озера), гдѣ поэтому былъ устроенъ пунктъ для перегрузки съ системныхъ судовъ на пароходы.

Кромѣ недостаточности пароходовъ этого общества для перевозки всѣхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ по Онежскому озеру, пришлось считаться еще и съ тѣмъ обстоятельствомъ, чтобы перевозка грузовъ желѣзной дороги отнюдь не нанесла ущерба удовлетворенію жизненныхъ потребностей Прионежскаго населенія.

Поэтому нужно было подыскать недостающій флотъ внѣ предѣловъ Онежскаго озера. Задача эта осложнялась тѣмъ, что рѣка Свирь, по которой только и можно было провести нужныя суда, имѣетъ очень извилистый фарватеръ и допускаетъ осадку судовъ не болѣе 8 — 9 четвертей. Такіе пароходы небольшихъ размѣровъ и осадки были найдены въ Финляндіи и переправлены въ Онежское озеро.

Вторымъ затрудненіемъ явился вопросъ о доставкѣ подвижного состава. Такъ какъ перегрузка подвижного состава съ системныхъ судовъ на пароходы въ Вознесеньѣ была бы крайне затруднительна, да къ тому же пароходы, имѣющіеся въ виду для этихъ перевозокъ, были совершенно не приспособлены для перевозокъ громоздкаго и тяжеловѣснаго подвижного состава,—пришлось искать такое судно, которое, обладая морскими качествами и имѣя въ планѣ большіе размѣры, въ то же время имѣло бы небольшую осадку и обладало значительной остойчивостью **), для чего необходима была возможность погрузки въ трюмъ. Такое судно было най-

---

*) Системныя суда—суда, обращающіяся по водной системѣ.

**) Остойчивость—качество судна оставаться въ равновѣсіи въ прямомъ положеніи, и будучи выведеннымъ изъ прямого положенія дѣйствіемъ какой—либо силы, снова къ нему возвращаться, по прекращеніи ея дѣйствія. См. статью А. Крылова въ 43 полутомѣ „Энцикл. Сл.“ Брокгауза и Ефрона.

дено, къ сожалѣнію, только въ единственномъ экземплярѣ, въ видѣ днища бывшаго броненосца береговой обороны „Чародѣйка“. Вслѣдствіе недостаточности этого единственнаго судна для перевозки значительнаго числа паровозовъ, вагоновъ и платформъ, пришлось судно это предназначить исключительно для перевозки паровозовъ съ тендерами, для перевозокъ же платформъ приспособить нѣсколько системныхъ баржей, усиливъ конструкцію ихъ и передѣлавъ палубы (безъ ослабленія конструкціи) для возможности погрузки платформъ въ трюмъ.

Такимъ путемъ удалось перевезти изъ Петрограда до Кондопожской и Большой губъ Онежскаго озера около 1.800.000 пудовъ грузовъ, 20 паровозовъ съ тендерами, 52 крытыхъ вагона и 490 платформъ, причемъ доставка всѣхъ грузовъ, за исключеніемъ подвижного состава вмѣстѣ съ нагрузкой, выгрузкой, и перегрузкой, страховкой и другими операціями, связанными съ перевозкой, обошлась за все разстояніе около 30 коп. съ пуда.

Въ этой работѣ большія услуги оказало „Т-во бр. Конецкихъ“, добросовѣстно исполнившее до 3/4 всѣхъ перевозокъ для Мурманской желѣзной дороги по Маріинской системѣ и Онежскому озеру.

Главныя затрудненія, которыя были испытаны при этой перевозкѣ, произошли, отчасти вслѣдствіе опозданія въ изготовленіи заводами матеріаловъ для укладки пути, составляющихъ большую часть грузовъ, отчасти же вслѣдствіе несвоевременной доставки по желѣзнымъ дорогамъ въ Петроградъ, какъ этихъ, такъ и другихъ грузовъ.

По этимъ причинамъ наиболѣе благопріятный для массовыхъ перевозокъ періодъ навигаціи, какъ по полноводности Приладожскихъ каналовъ и рѣки Свири, такъ и вслѣдствіе штиля на Онежскомъ озерѣ — былъ упущенъ, и значительную часть грузовъ пришлось перевозить, во вторую, менѣе благопріятную половину навигаціи, когда каналы и рѣка Свирь обмелѣли и допускали осадку не болѣе пяти четвертей (вмѣсто 8—9 въ началѣ навигаціи), а на Онежскомъ озерѣ изъ-за непрерывныхъ вѣтровъ начались постоянныя волненія и нерѣдкіе штормы, почему грузы сильно задерживались въ пути. Появленіе въ октябрѣ на каналахъ сала, а затѣмъ ледоставъ въ двадцатыхъ числахъ октября застигли въ пути послѣднія баржи съ грузами желѣзной

дороги. Эти баржи замерзли на рѣкѣ Свири и въ Онежскомъ озерѣ, но въ наступившую затѣмъ кратковременную оттепель почти всѣ баржи удалось доставить въ Петрозаводскъ—ближайшій пунктъ линіи.

Грузы, направляемые на линію черезъ Архангельскъ, отправлялись туда, главнымъ образомъ, изъ Котласа и частью изъ Вологды; грузы эти состояли большей частью изъ укладочныхъ матеріаловъ и подвижного состава, которые, почти всѣ, были доставлены по желѣзнымъ дорогамъ въ эти пункты въ апрѣлѣ и началѣ мая.

Такъ какъ путь отъ Вологды до Котласа пролегаетъ по рѣкамъ Вологдѣ, Сухонѣ и Малой Двинѣ, многоводнымъ только при самомъ открытіи навигаціи, а въ началѣ іюня уже сильно мелѣющимъ, то изъ Вологды отправлено было въ маѣ и началѣ іюня только такое количество грузовъ, которое могли вмѣстить находившіяся въ наличности суда; всѣ же остальные грузы были завезены въ Котласъ, откуда по Сѣверной Двинѣ до Архангельска навигація возможна въ теченіе всего лѣта.

Такимъ образомъ, изъ Вологды и Котласа въ Архангельскъ было доставлено въ теченіе всей навигаціи 750.000 пудовъ разныхъ грузовъ, 12 паровозовъ, 18 крытыхъ вагоновъ и 285 платформъ, причемъ доставка грузовъ со включеніемъ всѣхъ перечисленныхъ выше операцій обошлась около 18 коп. съ пуда за все разстояніе.

Хотя перевозка грузовъ нѣсколько задержалась, вслѣдствіе недостаточности на Сѣверной Двинѣ флота, соотвѣтствующаго предъявленнымъ къ перевозкѣ массовымъ грузамъ, тѣмъ не менѣе всѣ желѣзнодорожные грузы до окончанія навигаціи были доставлены въ Архангельскъ.

Перевозки по Бѣлому морю и Ледовитому океану.

Снабженіе послѣдняго строительнаго участка, протяженіемъ въ 80 верстъ, линіи Петрозаводскъ-Сороцкая бухта и всей линіи Кандалакша—Мурманъ происходило изъ центральнаго Архангельскаго склада по Бѣлому морю, а въ Колу также и по Ледовитому океану.

На Бѣломъ морѣ существуетъ единственное крупное пароходное предпріятіе—это Товарищество Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства, которое поддерживаетъ въ теченіе всей навигаціи еженедѣльное срочное

товаро-пассажирское сообщеніе Архангельска со всѣмъ побережьемъ Бѣлаго моря, Мурманомъ и съ ближайшимъ къ границѣ норвежскимъ портомъ Вардэ, а также совершаетъ опредѣленное число рейсовъ въ навигацію въ устье рѣки Печоры, на Новую Землю и другіе пункты Ледовитаго океана. Товарищество это, получая ежегодную субсидію отъ Правительства, обязано содержать упомянутые рейсы и перевозить по утвержденнымъ тарифамъ пассажировъ, а также частные и казенные продовольственные грузы.

Хотя Товарищество и располагаетъ довольно большимъ флотомъ товаро-пассажирскихъ пароходовъ, но, связанное принятыми на себя обязательствами, оно не могло предоставить для перевозки грузовъ строящихся дорогъ нужнаго количества пароходовъ, особенно для рейсовъ исключительно съ желѣзнодорожными грузами, почему, воспользовавшись срочными рейсами пароходства для перевозокъ небольшихъ количествъ грузовъ срочнаго характера и рабочихъ и получивъ нѣсколько рейсовъ исключительно для построечныхъ грузовъ, Строительное Управленіе вынуждено было обратиться также и къ другимъ свободнымъ отъ обязательствъ пароходнымъ предпріятіямъ для перевозки массовыхъ продовольственныхъ грузовъ, укладочныхъ матеріаловъ и подвижного состава.

Главная масса грузовъ, а именно весь укладочный матеріалъ и подвижной составъ подлежали доставкѣ изъ Архангельска въ Сороцкую бухту и лишь небольшое сравнительно съ первымъ количество грузовъ, состоявшихъ изъ продовольствія, фуража, инструментовъ и матеріаловъ, — въ Кандалакшу и Колу, такъ какъ весь укладочный матеріалъ для послѣдней линіи былъ заказанъ въ Америкѣ и подлежалъ доставкѣ оттуда непосредственно на линію. Во всѣхъ указанныхъ портахъ были устроены желѣзнодорожныя пристани и склады, причемъ, въ Сорокѣ, въ виду ожидаемаго, съ открытіемъ движенія по дорогѣ, массоваго прибытія грузовъ, пристань была устроена съ причальной линіей въ 250 погонныхъ саженъ, въ Кандалакшѣ же и Колѣ были устроены небольшія пристани.

Доставка грузовъ въ Сороку осложнялась тѣмъ обстоятельствомъ, что глубоко вдающаяся въ материкъ и хорошо защищенная отъ волненія Сороцкая бухта, въ которой построена пристань, имѣетъ мелкій (3—4 фута

во время отлива) рѣчной баръ, далеко удаленный отъ устья рѣки въ море, почему до окончанія Отдѣломъ Торговыхъ Портовъ начатыхъ работъ землечерпанія и расчистки этого бара, подходъ глубокосидящихъ пароходовъ къ пристани невозможенъ. Поэтому пришлось организовать перегрузку на открытомъ рейдѣ всѣхъ грузовъ желѣзной дороги съ пароходовъ на выстроенные Управленіемъ мелкосидящіе лихтера, что создало въ доставкѣ массовыхъ грузовъ большія затрудненія и задержки изъ-за необходимости прекращать перегрузку во время частыхъ волненій.

Особыя затрудненія вызвала перевозка подвижного состава. Такъ какъ всѣ плавающіе по Бѣлому морю пароходы имѣютъ сравнительно небольшіе размѣры и въ большинствѣ приспособлены для одновременной перевозки грузовъ и пассажировъ, почему обладаютъ массой палубныхъ надстроекъ,—погрузка на такіе пароходы тяжеловѣсныхъ и очень громоздкихъ предметовъ, какъ желѣзнодорожный подвижной составъ, представляла серьезныя затрудненія, потому что небольшіе трюмы и люки совершенно не допускали возможности погрузки въ трюмы, а надстройки на палубѣ оставляли очень мало свободнаго мѣста для размѣщенія подвижного состава. Перевозка же послѣдняго на большихъ грузовыхъ пароходахъ была невозможна, вслѣдствіе необходимости перегрузки на открытомъ рейдѣ на мелкосидящія суда, почему отъ этого пришлось отказаться. Всѣ эти обстоятельства заставили пользоваться для перевозки подвижного состава мелкосидящими парусными судами и баржами морской постройки, которыя могли проходитъ черезъ неглубокій баръ и подходить къ желѣзнодорожной пристани.

Въ противоположность Сороцкой бухтѣ, Кольскій и Кандалакшскій заливы чрезвычайно глубоки, такъ что къ построеннымъ пристанямъ могли подходитъ самые большіе, глубокосидящіе океанскіе грузовые пароходы.

Свирѣпствовавшіе въ первой половинѣ іюня на Бѣломъ морѣ штормы задержали массовую перевозку грузовъ до конца іюня. Одновременно началась также массовая перевозка рабочихъ, запоздавшихъ противъ предположенныхъ Строительнымъ Управленіемъ сроковъ прибытіемъ въ Архангельскъ, такъ какъ періодъ найма рабочихъ совпалъ съ призывомъ ратниковъ ополченія 1-го разряда, что заставило Управленіе по постройкѣ

4

отыскивать для найма новые контингенты. Время было поэтому упущено, и приготовленные для перевозки пароходы не могли быть использованы. Часть ихъ затѣмъ была привлечена къ исполненію военно-судовой повинности для несенія охранной службы, службы-связи, въ тралящій караванъ, для экспедиціи по устройству радіотелеграфныхъ станцій, для нуждъ Дирекціи Лоціи и Маяковъ и пр., а часть была отвлечена на снабженіе поморскаго населенія жизненными припасами, орудіями рыбной ловли и т. д. Кромѣ того, конфискованные въ началѣ войны пять германскихъ пароходовъ, на которые Строительное Управленіе разсчитывало для перевозки своихъ грузовъ, были изъяты Морскимъ Вѣдомствомъ изъ вѣдѣнія Мурманскаго пароходства и потому не могли быть использованы для нуждъ дороги.

Ко всѣмъ этимъ обстоятельствамъ, затруднившимъ перевозку грузовъ, присоединились еще и крайне неблагопріятныя условія погрузки пароходовъ въ Архангельскомъ порту, гдѣ въ виду громаднаго количества пароходовъ, прибывающихъ изъ за-границы съ военными грузами, всѣ лучшіе участки и пристани были отобраны для нуждъ Военнаго и Морского Вѣдомствъ, Строительному же Управленію, по необходимости, приходилось довольствоваться большимъ числомъ разбросанныхъ на протяженіи 25 верстъ вдоль рѣки участковъ, малыхъ по площади и крайне неудобныхъ для причала судовъ. Часть пароходовъ приходилось нагружать не у пристаней, а посрединѣ рѣки, съ подвозкой грузовъ на баржахъ, что сопряжено было съ излишнимъ простоемъ пароходовъ подъ нагрузкой и съ излишними расходами, вслѣдствіе двойной перегрузки сначала на баржи, а затѣмъ съ баржей на пароходы.

Здѣсь слѣдуетъ отмѣтить никогда еще не встрѣчавшуюся въ практикѣ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи комбинацію водныхъ и желѣзнодорожныхъ перевозокъ, примѣненную на линіи Кандалакша—Мурманъ.

Подвижной составъ для этой линіи привозился изъ Америки въ разобранномъ видѣ въ конечные пункты. Подвижной составъ, привезенный въ Кандалакшу и собранный на берегу,—послѣ укладки рельсоваго пути отъ Кандалакши до пристани Зашейка, лежащей на озерѣ Имандра—былъ использованъ для перевозки буксирнаго парохода и нѣсколькихъ баржъ.



Паровозъ, доставленный на баржѣ по оз. Имандра на 9 участокъ.



Прибытіе американскихъ паровозовъ въ Семеновскую бухту.
Выгрузка паровознаго котла вѣсомъ въ 1.200 пуд. катучимъ краномъ дороги.

Для этого воспользовались колебаніемъ горизонтовъ воды во время приливовъ и отливовъ, доходящимъ въ Кандалакшской губѣ до 18 футовъ: провели по прибрежной части морского дна рельсовый путь, поставили на него порожнія платформы и во время прилива установили надъ платформами буксирный пароходъ и баржи, которые при отливѣ сѣли на платформы, были на нихъ укрѣплены и безъ особыхъ затрудненій перевезены къ озеру Имандра. Тамъ по заранѣе построенному стапелю всѣ эти суда были спущены на воду. Затѣмъ на доставленныя такимъ образомъ баржи были погружены паровозъ, платформы и рельсы, и буксирный пароходъ повелъ нагруженныя подвижнымъ составомъ и рельсами баржи въ сѣверный конецъ озера Имандра, гдѣ они были выгружены.

Такимъ образомъ, паровозъ, то ѣхалъ на судахъ, то везъ ихъ на прицѣпленныхъ къ нему платформахъ.

Эта комбинація перевозокъ создала возможность вести укладку пути на линіи Кандалакша-Мурманъ не только изъ конечныхъ пунктовъ, но и изъ средины.

Несмотря на всѣ испытанныя затрудненія, изъ Архангельска на линію въ теченіе навигаціи 1915 года все же было перевезено около 2.100.000 пуд. разныхъ грузовъ, изъ нихъ: въ Сороку—950.000 пуд. и 173 единицы подвижного состава, въ Кандалакшу—650.000 пуд., въ Колу—360.000 пуд. и въ остальные порты дороги отъ Сороки до Кандалакши — 150.000 пудовъ. Укладочные матеріалы и подвижной составъ для линіи отъ Сороки до Мурмана своевременно изготовить на отчественныхъ заводахъ было невозможно, доставить же на линію было бы трудно, вслѣдствіе загрузки желѣзныхъ дорогъ и недостаточности на Бѣломъ морѣ коммерческаго флота. Эти принадлежности желѣзной дороги были, поэтому, заказаны въ Америкѣ съ доставкой бòльшей части въ порты строящейся дороги и только незначительной части, въ виду особыхъ условій, въ Архангельскъ.

Морское Вѣдомство оказало значительныя услуги постройкѣ Мурманской жел. дор. перевозками необходимыхъ грузовъ по Бѣлому морю. Оно приняло на себя перевозку 1.800.000 пудовъ грузовъ дороги и при всякой возможности предоставляло для этихъ перевозокъ свои пароходы. Бывали дни, когда на Бѣломъ морѣ обращалось около 20 пароходовъ, занятыхъ перевозками грузовъ Мурманской жел. дор.

4*

Необычайно раннее наступленіе зимы и прочнаго ледостава на Сѣверной Двинѣ и во всѣхъ Бѣломорскихъ портахъ прекратило движеніе пароходовъ по Бѣлому морю, такъ какъ даже бо́льшая часть ледоколовъ оказалась безсильной передъ небывалыми количествами огромной толщины льда. Это стихійное препятствіе, проявившись съ рѣдкой силой, задержало много существенно необходимыхъ для постройки дороги грузовъ и поставило въ чрезвычайно трудное положеніе снабженіе продовольствіемъ завезеннаго туда рабочаго населенія, численность котораго достигла 24 тыс. человѣкъ. Оторванные отъ всей Россіи, рабочіе и строительный персоналъ терпятъ недостатокъ въ предметахъ первой необходимости, и, не имѣя мѣсяцами сахару, недѣлями — соли и другихъ продуктовъ,—все же продолжаютъ работу въ неимовѣрно тяжелыхъ условіяхъ, въ надеждѣ на то, что пищевые продукты имъ будутъ доставлены, если не изъ сосѣдней Норвегіи, то хотя бы изъ Сѣверной Америки.

Рабочій вопросъ.

Обезпеченіе постройки рабочей силой и техническимъ персоналомъ и предоставленіе этимъ рабочимъ силамъ сноснаго существованія потребовало особеннаго напряженія строительной администраціи.

Въ районѣ работъ ни мѣстныхъ, ни пришлыхъ рабочихъ силъ не было, изъ другихъ же мѣстъ привлечь ихъ было очень трудно, вслѣдствіе неблагопріятныхъ климатическихъ и жилищныхъ условій района постройки, опасеній морского переѣзда и обстоятельствъ военнаго времени.

Между тѣмъ крайне короткій срокъ постройки Петрозаводскъ—Сороцкой и Кандалакша—Мурманской линій— менѣе одного года—потребовалъ отъ Управленія работъ привлеченія къ работамъ большихъ массъ рабочихъ рукъ. Задача эта сильно осложнилась тѣмъ, что въ районѣ линіи населеніе крайне рѣдкое, (въ сѣверной части Олонецкой губерніи—2,2 человѣка на квадратную версту, въ Архангельской губ. — отъ 0,2 до 1,5 чел. на кв. версту *), и потому всю рабочую силу пришлось доставлять извнѣ.

*) См. „Статистическія приложенія.“

Веденіе работъ хозяйственнымъ способомъ принудило Управленіе работъ обезпеченіе линіи рабочими всецѣло взять въ свои руки.

При Строительномъ Управленіи весь рабочій вопросъ былъ выдѣленъ въ особый отдѣлъ.

На основаніи опыта и матеріаловъ сооруженія другихъ дорогъ было выработано нормальное условіе для нанимаемыхъ рабочихъ и образецъ расчетной книжки, и также выработаны были инструкціи агентамъ для найма рабочихъ.

Къ дѣлу самаго найма рабочихъ былъ привлеченъ рядъ лицъ, производившихъ ранѣе наемъ контрактныхъ рабочихъ, а также лица, служившія и работавшія на желѣзныхъ дорогахъ при законтрактованныхъ рабочихъ.

По мѣрѣ открытія работъ и доставки на линію продуктовъ, инструментовъ и матеріаловъ приступали къ найму отдѣльныхъ партій рабочихъ, почему наемъ рабочихъ пришлось производить систематически съ самаго начала года по сентябрь мѣсяцъ, почти безпрерывно, причемъ было нанято Управленіемъ до 30.000 человѣкъ.

Спѣшность найма не позволила производить таковой во всѣхъ мѣстахъ Имперіи, гдѣ можно было найти желѣзнодорожныхъ рабочихъ, а принудила держаться, главнымъ образомъ, средней части Европейской Россіи и Поволожья.

Соображенія возможно меньшаго пути слѣдованія рабочихъ на мѣста работъ, а также привлеченіе въ ряды арміи большого процента населенія Имперіи рабочаго возраста, заставили Управленіе работъ нанимать и уроженцевъ Финляндіи, гдѣ, особенно въ началѣ года, было много свободныхъ рабочихъ рукъ, вслѣдствіе затишья въ промышленности и отсутствія воинскихъ наборовъ. Всего въ Финляндіи было нанято около 5.500 человѣкъ. Затруднительность фиксаціи опредѣленныхъ сдѣльныхъ цѣнъ, а также нежелательность возникновенія впослѣдствіи недоразумѣній съ рабочими о правильности назначенія единичныхъ цѣнъ, принудили контрактовать рабочихъ помѣсячно, а именно по цѣнамъ: землекопы— въ зависимости отъ качества рабочаго—35—40—45 руб., въ началѣ года, до 50—55—60 руб. въ концѣ года. Для плотниковъ цѣны эти были отъ 45—50—55 руб. въ началѣ года, до 65—70—75 руб. въ концѣ года.

При этихъ цѣнахъ рабочій законтрактовывался въ

среднемъ на $6^{1}/_{3}$ мѣсяцевъ, причемъ ему обезпечивалось безплатное помѣщеніе, освѣщеніе, отопленіе, медицинская помощь и, при отработкѣ имъ срока, на счетъ казны принималась стоимость дороги къ мѣсту работъ.

Зачетъ службы рабочаго при первыхъ наймахъ шелъ со времени прибытія на работы, причемъ, однако, за счетъ казны шла выдача рабочимъ въ пути харчевыхъ денегъ. Задержки въ пути слѣдованія вызывали со стороны рабочихъ жалобы на сокращеніе рабочаго періода, а, слѣдовательно, и уменьшеніе предстоящаго заработка, что побудило при послѣдующихъ наймахъ ввести нѣкоторыя льготы, а именно: зачетъ службы назначался съ момента прибытія на пароходныя пристани, а впослѣдствіи, и со времени посадки въ вагоны. Въ среднемъ длительность пути рабочаго выражалась въ 12 сутокъ при слѣдованіи черезъ Петроградъ, и въ 15—17 сутокъ— черезъ Архангельскъ, на сѣверную часть постройки.

При заключеніи условій рабочимъ выдавались задатки, въ размѣрѣ до 10 рублей на человѣка. Для обезпеченія рабочихъ теплой одеждой и обувью на холодное время, Управленіемъ работъ произведены были заготовки этихъ предметовъ. Однако, затруднительность заготовокъ и задержка въ доставкѣ одежды на линію принудили обращать вниманіе рабочихъ на то, чтобы при выѣздѣ съ родины они брали съ собой теплое платье. Когда у рабочихъ одежды и обуви не оказывалось, то Управленіе по постройкѣ закупало на мѣстѣ найма все необходимое и отпускало рабочимъ по покупной цѣнѣ.

Какъ выше указывалось, наемъ рабочихъ производился въ средней полосѣ Россіи и Поволожьѣ. Наибольшее количество рабочихъ было нанято въ губерніяхъ: Нижегородской, Казанской и Симбирской, а также въ Смоленской, Калужской и Пензенской.

Въ Финляндіи наемъ производился въ губерніяхъ: Улеаборгской, Тавастгустской, Куопіосской, Вазасской, Выборгской и С. Михельской.

Съ открытіемъ навигаціи, рабочіе направлялись въ Петроградъ и Архангельскъ для посадки на пароходы и слѣдованія: изъ Петрограда—по рѣкѣ Невѣ, Ладожскому озеру или каналамъ, рѣкѣ Свири въ Онежское озеро, а изъ Архангельска—по Бѣлому морю, а при слѣдованіи на Мурманъ—и по Ледовитому океану.

Водная доставка рабочаго обходилась Управленію ра-

ботъ: въ Онежское озеро до Петрозаводска—4 р. 25 к. и до Повѣнца—6 р. 35 к., а по Бѣлому морю въ Сороцкую бухту — 4 руб., въ Кандалакшу — 4 руб., въ Колу—7 руб.

При наймахъ въ началѣ 1915 г., въ виду отсутствія навигаціи, движеніе рабочихъ на Петрозаводскъ—Сороцкую линію было иное. Рабочіе слѣдовали по желѣзной дорогѣ до станціи Званка, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, и далѣе пѣшкомъ по Олонецкому тракту черезъ Петрозаводскъ; длина пути отъ Званки до Петрозаводска 350 верстъ.

Для такого передвиженія рабочихъ по мѣстности, совершенно къ тому не подготовленной, потребовалась особая организація этаповъ по пути слѣдованія съ обезпеченіемъ людей продовольствіемъ и помѣщеніями для ночлега. Послѣ ночевки люди отправлялись въ путь, причемъ для багажа рабочихъ и для устававшихъ предоставлялись подводы, по одной на каждыхъ 7 человѣкъ. Съ земствами Управленіе по постройкѣ входило въ соглашеніе по оказанію рабочимъ медицинской помощи. Такое передвиженіе рабочихъ обходилось Управленію работъ въ среднемъ по 13 рублей съ человѣка.

Снабженіе рабочихъ продовольствіемъ въ пути затруднялось еще сокращеніемъ у мѣстнаго населенія свободныхъ запасовъ продовольствія подъ вліяніемъ усилившагося спроса на продукты первой необходимости въ городскихъ центрахъ.

Большинство слѣдовавшихъ зимой и лѣтомъ финновъ направлялись тѣми же путями, какъ и русскіе рабочіе. Незначительная часть финновъ и русскихъ рабочихъ направлена была на станціи Ліексу и Сердоболь, Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ, и оттуда—пѣшкомъ на линію до селъ Сороки и Лумбуши. Поселковъ на этомъ пути нѣтъ, и потому передвиженіе по нему представляло особыя трудности и вскорѣ было оставлено. Вообще доставка рабочихъ на IV участокъ Петрозаводскъ—Сороцкой линіи, въ село Сороку, зимой была крайне затруднительна. Одна партія рабочихъ въ 70 человѣкъ въ Сороку была направлена со станціи Обозерской, Архангельской линіи, по Онежскому тракту. Однако и этотъ путь, длиною около 400 верстъ, былъ отмѣненъ: трудно было быстро устроить рабочіе пункты на такомъ длинномъ и безлюдномъ пути.

Около 700 рабочихъ для этой линіи были провезены

въ Колу кружнымъ путемъ черезъ Финляндію, Швецію и Норвегію, по маршруту: Торнео—Карунги—Викторіа-гавнъ (Нарвикъ)—Лофотенскіе острова—Вардё—Кола. При проѣздѣ рабочихъ по Швеціи и Норвегіи, какъ общей администраціей, такъ и желѣзнодорожной и пароходной, а также и населеніемъ, къ рабочимъ было проявлено самое предупредительное отношеніе. Въ мѣстахъ остановки рабочихъ, напримѣръ, не только обезпечивались питаніе и помѣщеніе, но оказывалась рабочимъ медицинская помощь.

По прибытіи рабочихъ на линію, они распредѣлялись по заготовленнымъ баракамъ и, послѣ отдыха, назначались на работы. Серьезный рабочій элементъ въ скоромъ времени выяснялъ себѣ условія и трудности работъ, сдѣльную цѣну и вступалъ съ техническимъ надзоромъ въ переговоры для перехода на сдѣльныя работы, который предусматривался условіями найма.

Питаніе рабочихъ и снабженіе ихъ одеждой производилось изъ казенныхъ кладовыхъ съ заготовленными Управленіемъ работъ предметами по цѣнамъ таксы, указанной въ рабочихъ книжкахъ. Съ цѣлью улучшенія быта рабочихъ, таксовыя цѣны товаровъ во многихъ случаяхъ были установлены ниже себѣ-стоимости ихъ Управленію работъ.

Заработокъ рабочаго за время его пребыванія на линіи, въ среднемъ, равнялся 400 руб. При такомъ заработкѣ рабочему удавалось получить чистый заработокъ до 250 рублей.

Медицинская помощь предоставлялась штатомъ врачей и фельдшеровъ и рядомъ лѣчебныхъ пунктовъ.

Привлеченіе большихъ рабочихъ массъ въ безлюдный край съ суровымъ климатомъ не могло не обойтись безъ протестовъ рабочихъ и рабочихъ волненій.

Спѣшность дѣла, чрезвычайныя затрудненія въ доставкѣ къ мѣсту работъ продуктовъ, вызывали, конечно, временный недостатокъ отдѣльныхъ продуктовъ.

Оставившій свой домъ и семью, имѣющую въ большинствѣ случаевъ уже одного изъ своихъ членовъ внѣ дома—въ рядахъ арміи, обезпокоенный текущими событіями и возрастаніемъ цѣнъ, рабочій послѣ труднаго непривычнаго пути (пароходное плаванье, сопряженное съ штормами) приходилъ на линію усталый, съ угнетенной психикой.



Съ укладки пути на обѣдъ.



Австрійскіе плѣнные на работѣ по укладкѣ дековилевскаго пути. Справа—русскій плотникъ.

Условія, которыя его встрѣчаютъ и будутъ окружать въ теченіе полугода, не привлекательны; безлюдный край съ массой болотъ, нетронутый густой лѣсъ, отсутствіе пашенъ и луговъ, среди которыхъ онъ выросъ, вызываютъ въ немъ тоску.

Столь необходимая нашему крестьянину улица деревни, церковь—отсутствуютъ, и все это особенно тяжело рабочему средней полосы Россіи и Поволжья, выросшему въ совершенно другихъ условіяхъ, а этихъ рабочихъ и была большая часть, такъ какъ рѣдкое населеніе нашихъ сѣверныхъ губерній уже было привлечено на работы по перешивкѣ на широкую колею Вологодско-Архангельской линіи.

Разстроенный окружающей его обстановкой рабочій, еще плохо освоившійся со своими обязанностями, быстро реагируетъ на предложенія заявить протестъ противъ предъявляемыхъ ему требованій.

Первая партія рабочихъ, прибывшая, напримѣръ, въ Кандалакшу, для устройства рабочихъ бараковъ, самовольно покинула работы подъ предлогомъ отсутствія для нихъ жилищъ, для постройки которыхъ они и были присланы.

По окончаніи срока найма рабочимъ предоставлялось или продолжать работы на новыхъ условіяхъ болѣе выгодной расцѣнкой труда, или возвращаться домой. Громадное большинство людей, несмотря на усиленное предложеніе оставаться на линіи, уѣзжало на родину.

При производствѣ найма обращалось вниманіе на полученіе вполнѣ трудоспособныхъ рабочихъ. Относилось это не только къ физическому состоянію рабочихъ, но и къ возрастному состоянію ихъ. Предупреждалось появленіе малолѣтнихъ и пожилыхъ. Однако, комплектованіе рядовъ арміи неудержимо сказалось на возрастѣ пришедшихъ рабочихъ—рабочіе были болѣе старшихъ возрастовъ.

Постепенно предоставленіе Управленію работъ льготъ въ отношеніи отсрочекъ по явкѣ къ призыву нанимаемыхъ рабочихъ выправило нѣсколько возрастное качество рабочихъ.

Все это указываетъ, насколько сложенъ и труденъ былъ рабочій вопросъ.

Приходилось изыскивать и другіе пути для обезпеченія линіи рабочей силой.

Наличность въ началѣ 1915 года довольно большого количества военноплѣнныхъ, выяснившаяся пригодность ихъ для казенныхъ и общественныхъ работъ, а также принципіальное признаніе необходимости несенія плѣнными работъ, а не бездѣятельнаго проживанія плѣнныхъ въ концентраціонныхъ лагеряхъ, вызвали привлеченіе ихъ для работъ строящихся линій. Управленію работъ на Петрозаводскъ—Сороцкую линію было отпущено изъ Омскаго Военнаго Округа 8.100 человѣкъ военноплѣнныхъ славянъ, чеховъ, русинъ, словаковъ. Во второй половинѣ лѣта на Мурманскую линію было командировано 2.100 военноплѣнныхъ.

Такимъ образомъ, разрѣшивъ воспользоваться трудомъ военноплѣнныхъ и предоставивъ всѣмъ служащимъ и рабочимъ по постройкѣ дороги — ратникамъ ополченія—отсрочки по мобилизаціоннымъ призывамъ до окончанія постройки, — Военное Вѣдомство оказало существенныя услуги въ дѣлѣ сооруженія дороги.

На мѣста расквартированія военноплѣнныхъ командировались агенты Управленія, отбиравшіе годныхъ для работъ людей, какъ въ отношеніи ихъ физическаго состоянія, такъ и профессій на родинѣ до привлеченія въ ряды арміи. Отобранные военноплѣнные, распоряженіемъ и средствами военнаго вѣдомства, эшелонами доставлялись въ Петроградъ и Архангельскъ и далѣе, уже описаннымъ путемъ, на линію. Въ указанныхъ городахъ военныя части сдавали плѣнныхъ спеціально сформированной Управленіемъ работъ охранѣ изъ Кавказскихъ народностей. На линіи плѣнные размѣщались воинскимъ порядкомъ въ отдѣльныхъ помѣщеніяхъ. При нахожденіи на работахъ плѣнные находились также подъ охраной.

Постепенно плѣнные привыкли къ окружающей обстановкѣ. Хотя были случаи побѣговъ плѣнныхъ, но процентное отношеніе числа бѣжавшихъ людей къ общему числу военноплѣнныхъ крайне незначительно: бѣжало около 75 человѣкъ, причемъ почти всѣ бѣжавшіе были задержаны. При обнаруженіи побѣговъ, чинами охраны немедленно принимались мѣры для задержанія бѣжавшихъ, хотя естественныя условія мѣстности, съ одной стороны, затрудняли достиженіе плѣнными государственной границы, но, съ другой, затрудняли и розыски бѣжавшихъ.

Преобладающее большинство плѣнныхъ были австрій-

скіе славяне. Большинство ихъ свободно понимало русскую рѣчь, многіе говорили по-русски, а нѣкоторые и читали.

Ими исполнялись земляныя и плотничныя работы. Пищу готовили они себѣ сами — для этого среди нихъ нашлись повара и ученые пекари изъ вѣнскихъ ресторановъ и пекаренъ.

Хотя военноплѣнные и были непривычны къ сѣверному климату, но, въ общемъ, хорошо переносили климатическія условія края. Лишь къ концу года болѣе слабый элементъ сталъ болѣть, и нѣсколько сотъ плѣнныхъ пришлось эвакуировать.

Продуктивность работы военноплѣнныхъ была ниже продуктивности свободныхъ рабочихъ русскихъ и финновъ на 20—25%. Продуктивность работы канадцевъ была еще ниже продуктивности военноплѣнныхъ.

Финны держались особнякомъ, и хотя въ отношеніи обстановки и не были особенно требовательны, но предъявляли крайне настойчивыя требованія нѣкоторыхъ опредѣленныхъ продуктовъ питанія, напримѣръ, кофе и масла. Большинство финновъ совершенно не понимало по-русски, и бо́льшая часть недоразумѣній и столкновеній съ администраціей происходила, главнымъ образомъ, по этой причинѣ. Примѣненіе труда финновъ было особенно успѣшно въ скальныхъ земляныхъ работахъ.

Наибольшія затрудненія создали канадцы. Они были доставлены на сѣверную часть линіи группой англійскихъ предпринимателей, которымъ была сдана съ подряда постройка части сѣвернаго участка линіи Кандалакша—Мурманъ.

Контрагенты-англичане, вслѣдствіе условій военнаго времени, не могли во время доставить канадцамъ всѣ тѣ продукты, которые составляютъ ихъ обычную пищу на родинѣ.

Кромѣ того, тяжелыя мѣстныя условія — отсутствіе культурныхъ удобствъ жизни и привычной пищи — вызывали ихъ постоянное неудовольствіе.

ГЛАВА III.

Географическій и историческій обзоръ Мурмана, Поморья и Олоніи.— Ихъ современное экономическое положеніе.—Пути сообщенія въ краѣ.

Мурманъ.

Широко раскинулся Кольскій полуостровъ. Омываемый водами „Студенаго моря“: съ сѣвера Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ, съ востока и юга Бѣлымъ моремъ, онъ граничитъ съ Норвегіей и Финляндіей и занятъ Александровскимъ уѣздомъ, Архангельской губерніи. Его площадь достигаетъ 130.210 кв. верстъ, съ населеніемъ около 14,300 человѣкъ *). Сѣверный берегъ Кольскаго полуострова, начиная отъ пограничной съ Норвегіей рѣки Ворьемы до мыса Святой Носъ, называется Мурманское Побережье; отъ Святого Носа до устья р. Варзуги — Терскій берегъ, далѣе до с. Кандалакши — Кандалакшскій берегъ, а внутренняя часть полуострова называется Лапландія.

Западная часть Мурмана представляетъ собою возвышенную, ровную поверхность съ сравнительно толстымъ слоемъ торфа и съ болѣе обильной растительностью, нежели восточная, состоящая сплошь изъ гранитныхъ скалъ, круто обрывающихся въ море.

Южная часть полуострова лѣсиста. Изъ лѣсныхъ породъ сосна и ель встрѣчаются съ сѣверной стороны полуострова, по восточному Мурману, верстахъ въ 100—120 отъ берега, и по западному, въ 30—40 верстахъ отъ берега. Сырые берега озеръ, рѣкъ и ручьевъ поросли бе-

---

*) См. „Статистическій Ежегодникъ Россіи 1914 г.“, I отдѣлъ. Изд. Ц. С. К. М. В. Д.



Часть пристани въ Семеновской бухтѣ во время прилива.



Пристань въ Семеновской бухтѣ при отливѣ.

резнякомъ и ивой. Повсюду масса сѣверныхъ ягодъ: морошка, клюква, вороника и т. д. Животный міръ представленъ довольно разнообразно. Изъ звѣрей здѣсь встрѣчаются: бурые медвѣди, волки, лисицы, куницы, выдры, зайцы. Изъ птицъ много куропатокъ, тетеревовъ, рябчиковъ, глухарей, утокъ, гусей.

Изъ ископаемыхъ на Кольскомъ полуостровѣ имѣются желѣзныя руды, серебро-свинцовая, которая съ 1913 г. разрабатывается въ губахъ Долгой и Базарной. Есть свѣдѣнія, что въ XVI вѣкѣ около г. Колы находили золото; недалеко отъ устья р. Поноя въ XVIII вѣкѣ разрабатывалась мѣдная руда, которая находится и выше по этой рѣкѣ. Губа Вайда богата колчеданомъ и во многихъ мѣстахъ около океана встрѣчается слюда. Въ Порьей губѣ и около Умбы, кромѣ признаковъ серебра, имѣются признаки мѣдной руды; по р. Варзугѣ встрѣчается азбестъ, желѣзная охра и рѣчной жемчугъ.

Кольскій полуостровъ находится подъ вліяніемъ Гольфштрема, направляющагося къ берегамъ Новой Земли вдоль Мурманскаго берега и подходящаго ближе къ западной его части. Благодаря Гольфштрему, почти всѣ бухты и заливы Мурмана не замерзаютъ; полярные льды къ Мурману не приносятся, а плаваніе судовъ происходитъ здѣсь безъ всякихъ затрудненій круглый годъ.

Средняя годовая температура Мурмана зимой — 8°, лѣтомъ + 8,4° R.; для внутренней части полуострова: зимой — 12,7, лѣтомъ + 10,1° R. Здѣсь бываютъ зимой сильныя снѣжныя бури, и снѣжные заносы въ лѣсахъ и низинахъ достигаютъ до 2 — 2½ саженъ. Въ городѣ Александровскѣ нерѣдко дома за ночь заноситъ снѣгомъ съ крышей, и жители принуждены „откапываться". Самое темное время здѣсь — періодъ сплошной полярной ночи съ 23 ноября по 9 января. Зато особенно часты великолѣпныя сѣверныя сіянія, настолько сильныя, что при нихъ возможно фотографированіе. Лѣтомъ совершенно свѣтло, круглыя сутки — день, а въ прибрежной полосѣ въ іюнѣ не скрывается совсѣмъ съ горизонта солнце, такъ называемое полуночное солнце.

Населеніе Кольскаго полуострова состоитъ: изъ русскихъ, лопарей, карелъ, выходцевъ изъ Норвегіи, колонистовъ и переселенцевъ изъ Печорскаго края, ижемцевъ, зырянъ и пастуховъ самоѣдовъ.

Время подчиненія этой окраины новгородскимъ славянамъ точно не установлено. При Ярославѣ Руси при-

надлежало все пространство до Люгенфіорда, по Орѣховскому мирному договору, заключенному въ 1323 г. новгородскимъ княземъ Юріемъ Даниловичемъ съ шведскимъ королемъ Магнусомъ, границей сталъ Варангеръ-фіордъ, а въ 1826 г. граница приняла современное направленіе *). Распространенное общее названіе „Мурманъ" образовалось отъ слова, передѣланнаго сѣверянами — „Норманнъ", какъ назывались датчане, шведы, норвежцы, съ которыми столѣтія тому назадъ новгородскіе выходцы вели упорныя столкновенія и войны.

„Въ лѣто... ходиша на Мурманы и повоеваша"... встрѣчаются указанія въ лѣтописи. Набѣги на сѣверъ норманoвъ и причиняемыя ими разоренія были довольно часты, вызывая, въ свою очередь, сильный отпоръ со стороны новгородцевъ. Какъ извѣстно, для безопасности промысловъ на Мурманѣ, промышленники въ былое время составляли даже вооруженныя партіи, такъ называемыя „ватаги".

Первое русское поселеніе Кола упоминается въ лѣтописяхъ уже подъ 1264 годомъ. Около половины XV вѣка появились поселенія на восточномъ и южномъ берегу Кольскаго полуострова: Кандалакша, Порья губа, Поной.

Въ 1533 году кольскіе и терскіе лопари были крещены Ѳеодоритомъ, а мотовскіе и печенгскіе — Трифономъ, построившимъ на рѣкѣ Печенгѣ монастырь.

Первыми русскими промышленниками на Кольскомъ полуостровѣ были новгородскіе выходцы, промышлявшіе въ Кольской губѣ. О промыслахъ колянъ скоро стало извѣстно и другимъ жителямъ сѣвера, которые также начали сюда приходить.

Въ періодъ времени съ половины XVI столѣтія до половины XVII сильно развиваются морскіе промыслы. Экономическое значеніе мурманскихъ промысловъ для иностранцевъ было такъ велико, что датчане, завладѣвшіе въ серединѣ XV вѣка Норвегіей, для болѣе успѣшной конкурренціи въ Лапландскихъ и Бѣломорскихъ портахъ съ англичанами и голландцами учредили въ Вардэ таможенную заставу, взимая со всякаго иностраннаго судна, идущаго на Мурманъ, особую пошлину за пропускъ. Затѣмъ начались различныя стѣсненія и съ

*) См. „Описаніе Мурманскаго побережья", адмирала А. К. Сиденснера, Изд. Глав. Гидр. Упр. Морского Министерства; стр. 74.

нашей стороны. Съ цѣлью извлеченія для казны доходовъ съ промысловъ, были введены пошлины на рыбу, въ Колѣ учреждена таможня, а промыслы стали поступать на откупъ не только русскимъ, но и иностраннымъ компаніямъ. Такая система продолжалась до конца XVI столѣтія. Однако въ XVI и XVII столѣтіяхъ „Кольскій острогъ“ *), учрежденный для отпора набѣгамъ и грабежу датчанъ и шведовъ, (т.-е. вообще „Мурмановъ“), процвѣталъ и не имѣлъ на всемъ сѣверѣ себѣ соперника, вплоть до основанія Архангельска, постепенно парализовавшаго кольскіе торговые интересы.

Въ 1701 г. по указанію Петра Великаго въ Колѣ была построена крѣпость, четыреугольная съ башнями по угламъ, на которыхъ были поставлены въ два ряда пушки.

Въ царствованіе Павла I Кольская крѣпость была разоружена.

Въ 1809 г. Колу захватили англичане; въ крымскую кампанію они сожгли городъ. Кола служила одно время мѣстомъ ссылки. При Петрѣ I здѣсь жилъ въ ссылкѣ Степанъ Лопухинъ съ семьей; въ 1774 г. сюда были сосланы 13 человѣкъ казаковъ — участниковъ Пугачевскаго бунта, а съ 1804 г. сюда ссылали уголовныхъ преступниковъ. Нынѣ Кола—заштатный городъ.

Петръ Великій впервые обратилъ усиленное вниманіе на значеніе сѣвера для всей страны, и въ частности Мурмана: отмѣнилъ разныя стѣснительныя мѣры, учредилъ китоловное предпріятіе, выписывалъ для засолки рыбы голландскихъ посольщиковъ и т. д. Но вниманіе Петра Великаго было отвлечено на западъ, и Мурманъ начинаетъ влачить жалкое существованіе. До послѣдняго времени о немъ всюду составилось столь ложное представленіе, какъ о необитаемой землѣ, гдѣ „могутъ жить два пѣтуха и три курицы“—резолюція архангскаго Генералъ - Губернатора маркиза де-Траверсе, въ 1842 году, на ходатайствѣ вологодскаго и вятскаго купечества объ учрежденіи „Полярной Компаніи“ для китобойныхъ и рыбныхъ промысловъ.

Не такъ смотрѣли на этотъ край норвежцы, которые научились уважать русскихъ поморовъ за присущія имъ качества хорошихъ мореходовъ и опытныхъ промышленниковъ. До начала минувшаго вѣка Мурманское побе-

*) Старинное названіе крѣпостцы, стоявшей на мѣстѣ города Колы.

режье и Финмаркенъ всецѣло находились подъ вліяніемъ русскихъ поморовъ—промышленниковъ, которые были учителями норвежцевъ въ промысловомъ дѣлѣ и очень полезными для нихъ людьми. Когда во время царствованія Павла I послѣдовало запрещеніе бѣломорскимъ промышленникамъ посѣщать Финмаркенъ, то губернаторъ Финмаркена путемъ дипломатическихъ сношеній старался добиться отмѣны этого запрещенія и въ офиціальномъ донесеніи копенгагенскому правительству въ 1798 году называлъ поморовъ въ высшей степени полезными и нужными для Финмаркена людьми—не только гостями, снабжавшими край всѣми предметами первой необходимости, но и учителями мѣстнаго населенія въ рыболовствѣ.

Однако, въ дальнѣйшемъ, послѣ развитія пароходства, съ учрежденіемъ срочныхъ рейсовъ на сѣверъ, вліяніе Норвегіи стало возрастать, а русскій Мурманъ, отрѣзанный болѣе 1/2 года отъ остальной Россіи, сталъ падать.

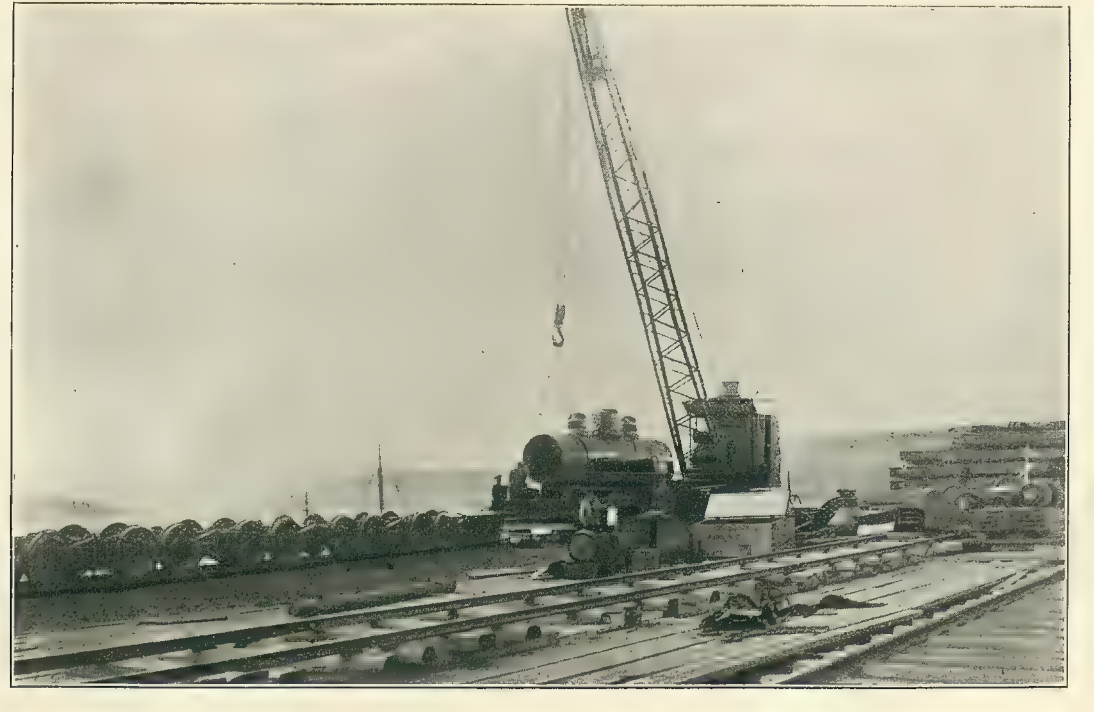
Вотъ что писалъ въ своемъ Всеподданѣйшемъ докладѣ Министръ Финансовъ С. Ю. Витте объ экономической зависимости Финмаркена отъ Россіи:

„Въ прежнее время Финмаркенъ могъ продовольствоваться только архангельскимъ хлѣбомъ, и потому поддержаніе торговли съ русскимъ Поморьемъ было для него насколько важно, что норвежское правительство особой статьей трактата 1838 года выговорило себѣ право ежегодно получать изъ Россіи пятьдесятъ тысячъ четвертей ржи, а въ крымскую кампанію даже вступило въ соглашеніе съ воюющими сторонами относительно неприкосновенности этой торговли.

Теперь съ развитіемъ пароходныхъ сообщеній, сѣверъ Норвегіи легко можетъ получать во всякое время хлѣбъ изъ другихъ странъ. То же самое съ лѣсомъ: прежде всѣ постройки въ Финмаркенѣ дѣлались изъ русскаго лѣса; нынѣ строительные матеріалы и даже цѣлые дома въ готовомъ видѣ доставляются изъ южной Норвегіи. При такихъ условіяхъ мѣновая торговля нашего Поморья съ Норвегіей доставляетъ намъ все менѣе и менѣе выгодъ“.

Съ половины XIX столѣтія Мурманскій берегъ испытываетъ уже обратное вліяніе норвежцевъ, поселившихся тамъ или пріѣзжающихъ на промыслы.

Въ это время наблюдалась печальная картина: Мурманское побережье, политически составляя часть рус-



Станція „Мурманъ". Сборка американскаго паровоза. Установка котла на раму.



Сборка паровоза въ Семеновской бухтѣ смѣшаной русско-американской артелью.

скаго государства, фактически находилось въ распоряженіи Норвегіи. Однако, съ 1860 года наше правительство принимаетъ рядъ мѣръ для заселенія Мурманскаго побережья, предоставивъ переселенцамъ нѣкоторыя льготы. Но хотя колонизація Мурмана происходила весьма медленно и въ ненормальныхъ условіяхъ, такъ какъ упомянутыя мѣры оказались маложизненными, и на угрюмый, непривѣтливый Мурманъ шли на жительство люди въ весьма ограниченномъ количествѣ,— тѣмъ не менѣе въ настоящее время колонистское населеніе Мурманскаго побережья достигаетъ 3.340 человѣкъ, изъ которыхъ: 46% коренныхъ русскихъ, 12% кареловъ и лопарей, 30% финновъ и 12% норвежцевъ. Проживаютъ колонисты въ прибрежныхъ колоніяхъ, такъ называемыхъ становищахъ, которыхъ по всему Мурманскому берегу разбросано 54 колоніи: 25 колоній на западномъ Мурманѣ и 29 колоній на восточномъ.

Становища въ общемъ похожи другъ на друга и представляютъ собою маленькіе поселки изъ скученныхъ строеній. Становища Гаврилово и Териберка—самыя большія и людныя. Видъ ихъ столь же невзраченъ, какъ и другихъ становищъ Мурмана. Въ становищахъ западнаго Мурмана преимущественно живутъ норвежцы, финляндцы, и это рѣзко бросается въ глаза: здѣсь слышенъ норвежскій языкъ, суда—норвежскія. Но въ Печенгской губѣ опять „пахнетъ Русью". Здѣсь, въ 17 верстахъ отъ берега расположенъ извѣстный Печенгскій монастырь, представляющій собою уголокъ культуры на неп;ивѣтливыхъ берегахъ Кольскаго полуострова: вездѣ устроены прекрасныя шоссейныя дороги, отлично ведутся скотоводство и огородничество. Сама же мѣстность, около Печенгскаго залива, а также и далѣе къ границѣ Норвегіи отличается рѣдкой живописностью и красотой, особенно мѣстность при Пазъ-рѣкѣ. Внутри Кольскаго полуострова селеній и деревень нѣтъ, развѣ одиноко затерявшіеся въ обширной Лапландіи лопарскіе убогіе погосты, состоящіе изъ нѣсколькихъ жилищъ.

Административнымъ центромъ Александровскаго уѣзда является городъ Александровскъ, открытый въ 1899 году. Здѣсь имѣются административныя учрежденія, пріютившіяся среди скалъ, біологическая станція, представляющая огромный интересъ для изученія фауны Ледовитаго океана. Промышленниковъ въ Александровскѣ совершенно нѣтъ и не бываетъ. Удаленный отъ океана

на 30 верстъ и расположенный при тѣсной неудобной Екатерининской гавани, онъ не играетъ въ промышленной жизни Мурмана никакой роли. Всего жителей въ Александровскѣ насчитывается до 600 человѣкъ; въ городѣ Колѣ до 650 человѣкъ.

Главное и исключительное занятіе населенія Кольскаго полуострова составляютъ рыбный и звѣриный морскіе промыслы, отъ которыхъ зависитъ все его экономическое благосостояніе. Изъ видовъ земледѣлія культивируется лишь въ незначительныхъ размѣрахъ посадка картофеля въ Кольско Лопарской и Мурманско-Колонистской волостяхъ, давая урожай отъ самъ 3 до самъ 6. Сборъ же сѣна по всему уѣзду въ 1914 году достигъ 150.000 пудовъ *).

Рыбные промыслы Кольскаго полуострова: озерные, рѣчные и морскіе. Озерной промыселъ, несмотря на изобиліе озеръ и рѣдкое ихъ богатство рыбой, совершенно не развитъ. Озера, напримѣръ, Имандра, Вялозеро, Умбозеро и т. д., положительно, кишатъ щукой, харіусами, сигами и т. д.

Въ рѣкахъ и въ морѣ около Кольскаго полуострова ловится много семги (Salmo salar). Въ 1913 году по всѣмъ волостямъ здѣсь добыто было семги 14.362 пуда на 181.600 рублей. Особенно изобилуетъ семгой Терскій берегъ, около котораго, кромѣ того, держится много наваги (Gadus navaga), корюшки (Osmerus eperlanus), сельди (Clupea harengus), камбалы (Pleuronectus flessa); но, въ виду отдаленности и отсутствія сбыта, промыслы эти также нисколько не развиты. Сельди и камбалы (рѣдкаго качества) много имѣется на Мурманскомъ берегу. Сельдью иногда рѣшительно забиваются бухточки, но ловъ ея до сихъ поръ еще не организованъ. Камбалу же вылавливаютъ въ огромномъ количествѣ приходящія сюда флотиліи иностранныхъ траулеровъ и, пользуясь отсутствіемъ съ нашей стороны всякой охраны собственныхъ промысловъ, извлекаютъ огромныя выгоды, въ виду высокой расцѣнки этой породы на рыбныхъ рынкахъ.

Огромными массами держится въ морѣ около Мурмана акула, но промысловъ ея еще нѣтъ, она ловится случайно на тресковые яруса. На изобиліе на Мурманѣ акулы обратили за послѣднее время усиленное

*) См. „Урожай 1914 г.“ изд. Ц. С. К. М. В. Д., ч. I, стр. 104 и ч. II, стр. 308—309.



Работы на косогорѣ рѣки Колы.



Озеро Имандра.

вниманіе даже иностранцы. Изъ акульей шкуры вырабатывается за-границей прекрасная шагрень. Были случаи, что колонисты норвежцы добывали въ теченіе сутокъ на Мурманѣ до 300—400 акулъ, достигающихъ нерѣдко 5—6 метровъ длины.

Къ берегамъ полуострова весной бываетъ массовый подходъ гренландскаго тюленя. Промысломъ его въ незначительномъ количествѣ занимаются мурманскіе колонисты, разставляя по бухтамъ особыя звѣроловныя сѣти. Главный же промыселъ звѣря сосредоточенъ на Терскомъ берегу, гдѣ промышленники бьютъ тюленя на льду палками и баграми, когда тюлень огромными стаями выбирается на ледъ. Въ 1913 году промысломъ морского звѣря на Кольскомъ полуостровѣ было занято 1355 промышленниковъ, добывшихъ до 50.000 морскихъ звѣрей. Кромѣ того, охотятся на звѣря спеціально приходящія звѣробойныя суда въ районѣ: горло Бѣлаго моря — Канинъ Носъ. Звѣря бьютъ пулями изъ винтовокъ. Особенно много добываютъ здѣсь звѣря норвежскія суда, которыхъ нерѣдко сосредоточивается сразу до 60 судовъ.

Самыми главными и наиболѣе значительными рыбными промыслами Кольскаго полуострова являются морскіе промыслы: трески, пикши, палтуса, зубатки, сайды. Промыслы эти производятся вдоль Мурманскаго побережья съ конца марта и начала апрѣля до самой поздней осени. Но весенніе обильнѣйшіе промыслы остаются у насъ не использованными, такъ какъ промышленники-поморы пріѣзжаютъ сюда на пароходахъ лишь по открытіи навигаціи къ концу мая и началу іюня мѣсяца. Они занимаются промысломъ лишь въ теченіе лѣтнихъ 2—2$^{1}/_{2}$ мѣсяцевъ, уѣзжая обратно задолго до окончанія промысла, вслѣдствіе прекращенія на Мурманъ пароходныхъ рейсовъ. Число промышленниковъ не превышаетъ 4—4$^{3}/_{4}$ тысячъ человѣкъ. Крупныхъ промышленныхъ организацій на Мурманѣ до сихъ поръ еще не имѣется, исключая нѣсколькихъ человѣкъ фактористовъ. Лишь за послѣднее время со стороны крупныхъ русскихъ предпринимателей проявился къ Мурману большой интересъ. Съ цѣлью широкой эксплоатаціи водныхъ мурманскихъ богатствъ, въ становищѣ Цыпъ-Наволокъ и вообще на Мурманскомъ побережьѣ обосновались: крупная промысловая фирма Масленникова, обширное предпріятіе рыбопромышленной фирмы Беззубикова, и др.

Техника рыбной ловли на мурманскихъ промыслахъ въ настоящее время такъ же примитивна, какъ и. столѣтія тому назадъ. Преобладающими промысловыми суднами служатъ архаическія „шняка“ и „ела“. „Шняка“ представляетъ собою безпалубное, грубое, неповоротливое гребное судно, поднимающее 200—300 пудовъ груза и обслуживаемое командой въ 3—4 чел. „Ела“—также безпалубное судно, но болѣе легкое по ходу. Ела изгнана изъ употребленія въ Норвегіи, гдѣ мѣсто елы заняли парусно-моторные боты, и теперь усиленно вывозится русскими промышленниками на Мурманъ.

Шняка и ела всегда требуютъ отъ промышленника большой затраты мускульной силы на выѣзды на промыселъ, постоянно подвергаютъ его опасности быть залитымъ волнами и лишаютъ всякой возможности отъѣзжать подальше отъ береговъ на промыселъ. Изъ практикуемыхъ въ настоящее время на Мурманѣ 1.170 промысловыхъ судовъ до 80% составляютъ шняки и елы. Промышленникъ лишь мечтаетъ о томъ времени, когда путемъ организаціи мелкаго удобо-пріемлемаго кредита онъ будетъ имѣть возможность пріобрѣсти себѣ парусно-моторный ботъ, представляющій во всѣхъ отношеніяхъ несравненныя удобства и выгоды предъ названными промысловыми судами. Ботъ, снабженный каютой, является одновременно и жилищемъ для ловцовъ, устраняетъ мытарство въ поискахъ по берегу жилья по неблагоустроеннымъ становищамъ, гарантируетъ безопасность промысла вдали отъ береговъ.

Сообщеніе на Мурманскомъ берегу происходитъ круглый годъ моремъ на пароходахъ и мелкихъ судахъ. Въ лѣтнее время, съ конца мая до половины сентября, между Мурманомъ и Архангельскомъ поддерживается правильное почтово-пассажирское пароходное сообщеніе; въ зимнее время пароходъ дѣлаетъ нѣсколько рейсовъ по наиболѣе главнымъ становищамъ и ходитъ въ г. Вардэ, который является главнымъ пунктомъ торговли русскихъ съ норвежцами,—главнымъ образомъ, конечно, рыбной торговли. Начиная съ ранней весны до осени, въ Вардэ грузятся треской русскія парусныя суда, откуда транспортируютъ рыбу въ Архангельскъ.

Во время сильныхъ штормовъ, преимущественно осенью, пароходы проходятъ нерѣдко мимо становищъ, тѣмъ болѣе, если они неудобны для якорной стоянки. Обслуживаются пароходами селенія Кольскаго полу-



Временное водоснабженіе самотекомъ изъ ручья.



Кандалакша. Часть пристани и постройки.

острова скверно и недостаточно. Такимъ образомъ, въ теченіе 8—9 мѣсяцевъ онъ является совершенно отрѣзаннымъ, кажется, отъ „всего міра“.

Внутри полуострова никакихъ путей сообщенія не имѣется. Въ лѣтнее время между Колой и Кандалакшей существуетъ путь, частью пѣшій, частью водный по озерамъ и рѣкамъ. Зимою сообщеніе производится на оленяхъ. Указателемъ пути служатъ лишь „вѣхи“ да разныя замѣтки на деревьяхъ. Станціонные „перегоны“ достигаютъ здѣсь до 50—90 верстъ каждый. Даже по Терскому берегу нѣтъ грунтовыхъ дорогъ.

Поморье

Западная сторона Бѣлаго моря называется русское Поморье, граничитъ съ Финляндіей и Олонецкой губерніей и занята Кемскимъ уѣздомъ и западной половиной Онежскаго уѣзда, Архангельской губерніи. Общая площадь этихъ частей губерніи, входящихъ въ районъ Мурманской жел. дор., составляетъ около 48.236 кв. верстъ съ населеніемъ (безъ населенія города Онеги) около 72,1 тыс. человѣкъ. Побережье отъ с. Кандалакши до г. Кеми называется Карельскій берегъ, а далѣе отъ Кеми къ г. Онегѣ—Поморскій берегъ.

Поверхность Поморья, особенно въ западной части, холмистая. Сюда продолжаются отроги Финляндскихъ горъ, достигающіе наиболѣе значительной высоты у вершины Кандалакшскаго залива. Почва по взморью каменистая, далѣе отъ берега по большей части торфяная и рѣже песчаная; въ сѣверной части каменистая. Встрѣчаются глубокія болота, а также площади валуновъ. Посюду разбросано много озеръ, изъ которыхъ главнѣйшія: Куйто, состоящее изъ трехъ озеръ: Верхняго, Средняго и Нижняго, длиною 115 верстъ и шириною отъ 5 до 15 верстъ; Топозеро, длиною около 80 верстъ и шириною отъ 3 до 16 верстъ; Ковдозеро, длиною 60 верстъ и шириною 40 верстъ.

Изъ озеръ берутъ начало всѣ рѣки, впадая въ Бѣлое море. Нѣкоторыя изъ нихъ (напримѣръ, рѣка Кемь) связываютъ собой большую цѣпь озеръ.

Изъ поморскихъ рѣкъ наиболѣе значительныя: р. Выгъ, съ Ондой, и р. Кемь. Всѣ рѣки весьма порожисты и потому на большомъ разстояніи не судоходны. Осо-

бенной силой и красотой отличается водопадъ Ужма, въ 17 верстахъ отъ г. Кеми: рѣка падаетъ здѣсь съ высоты 3 саженъ двумя уступами. Вообще край орошенъ весьма хорошо и таитъ въ своихъ рѣкахъ и водопадахъ безграничное количество даровой водяной силы, такъ называемаго бѣлаго угля, почти совершенно еще не использованнаго. Большая часть его покрыта лѣсами, преимущественно сосной и елью, мѣстами представляющими сплошные непроходимые боры на десятки верстъ. Изъ другихъ породъ здѣсь имѣется береза, ива, ольха и др.

Изъ ископаемыхъ въ изобиліи повсюду встрѣчаются всевозможныя руды и особенно много желѣзной руды. Въ ничтожномъ количествѣ карелы разрабатываютъ желѣзную руду на домашнія нужды самыми жалкими, примитивными способами.

Имѣются залежи серебросвинцовыхъ рудъ: по р. Выгу, около деревень Конкоры, Кузноволокъ и озера Лукомбино, по островамъ: Хедѣ, Горѣлову, Медвѣжьему. На о. Медвѣжьемъ эти руды въ минувшемъ столѣтіи разрабатывались. По р. Выгу встрѣчается золото, которое прежде добывалось въ Воицкомъ рудникѣ, близъ деревни Надвоицкой. Признаки его обнаружены близъ озера Ковдозеро, гдѣ знаменитая гора Иринина давно уже обращаетъ на себя усиленное вниманіе. Во многихъ мѣстахъ встрѣчается мѣдная руда, а по рѣкѣ Шуѣ цинковая. Всюду масса точильнаго камня, слюды, охры.

Флора и фауна Поморья вообще мало отличается отъ другихъ мѣстностей Сѣвера.

Изъ животнаго міра здѣсь имѣются: лисица, выдра, куница, медвѣдь, лось, дикій олень; изъ пернатыхъ: куропатки, рябчики, тетерева, глухари.

Среди птицъ особенное значеніе для населенія имѣютъ морскія птицы изъ породы чаекъ: чистикъ (Alea torda), свистунъ (Uria Grille) и гавка (Somateria molissima). Яйца ихъ идутъ въ пищу, а гавка даетъ очень цѣнный гагачій пухъ.

Первые снѣга выпадаютъ въ концѣ сентября, въ началѣ октября.

Самые сильные морозы бываютъ въ декабрѣ, январѣ и февралѣ, достигая иногда до—30 Р. Вскрытіе рѣкъ происходитъ преимущественно къ концу апрѣля. Море замерзаетъ около береговъ, начиная съ декабря мѣсяца, но иногда среди зимы морскими вѣтрами ледъ разламы-



Чупа. Обѣдъ рабочихъ въ лѣсу.



Чупа. Выборъ мѣста для будущей пристани.

вается и уносится. Ледъ слабый, хрупкій, такъ называемый по-мѣстному, „разсольный“; толщина его рѣдко превышаетъ 1—2 фута.

Бѣлое море*) по своему характеру и географическому положенію является большимъ, глубоковрѣзывающимся въ материкъ заливомъ Сѣвернаго Ледовитаго океана, отличаясь многими свойствами океана, главнѣйшія изъ которыхъ:

1) бо̀льшая соленость воды, сравнительно съ другими внутренними морями;

2) высокая для такихъ географическихъ широтъ температура воды, особенно осенью и зимой, такъ какъ господствующими въ сентябрѣ и октябрѣ вѣтрами изъ океана заносится вода теплаго теченія Гольфштрема;

3) быстрыя приливо-отливныя теченія Бѣлаго моря. Рядъ подобныхъ причинъ и обусловливаетъ незамерзаемость Бѣлаго моря, т.-е. отсутствіе на немъ постояннаго ледяного покрова. До января мѣсяца Бѣлое море обычно бываетъ чисто отъ льдовъ и доступно для плаванія судовъ, исключая устьевъ рѣкъ. Какъ разъ къ этому времени и относится образованіе около береговъ льда, такъ называемаго ледяного припая, имѣщаго ширину отъ 2 до 5 верстъ.

Въ январѣ мѣсяцѣ начинаютъ появляться болѣе густо плавающіе льды, тѣ же самые оторванные отъ берега припаи, а одновременно и нагроможденія льдовъ, (такъ называемые, торосы, стамухи и т. д.**).

Ледяныя поля въ Бѣломъ морѣ не превышаютъ $^1/_2$—1 верстъ, и толщина ихъ обычно не превышаетъ 1—2 футовъ.

Въ особенно суровыя зимы, какъ настоящая, припаи образуются у береговъ, уже начиная съ середины ноября, и въ декабрѣ достигаютъ ширины 10—15 верстъ. Въ зависимости отъ господствующихъ въ это время вѣтровъ, льды отрываются отъ береговъ и, либо уносятся въ море, либо при сильномъ штормѣ нагромождаются на береговой ледъ и образуютъ торосы, съ которыми не могутъ бороться даже сильные ледоколы.

---

*) См. „Бѣлое море“, статья въ 8 т. Новаго Энц. Словаря Брокгауза и Ефрона и докладъ А. Жилинскаго въ Имп. Рус. Тех. О-вѣ въ ноябрѣ 1915 года: „Льды Бѣлаго моря“.

**) Нагроможденія льдовъ, окруженныя ледяными полями, называются торосами; отдѣльно плавающіе, или стоящіе на мелководьѣ льды называются стамухами.

Февраль и мартъ—время самаго большого нарастанія льдовъ, которые сосредоточиваются въ горлѣ Бѣлаго моря. Полярныхъ льдовъ здѣсь совершенно не бываетъ.

Населеніе Кемскаго уѣзда составляютъ поморы (потомки новгородцевъ) и карелы, финскаго племени.

Область эта была населена ранѣе финскими племенами, входя въ составъ Великой Біарміи, а затѣмъ становится достояніемъ Новгородцевъ. Основаніе Кеми относится ко временамъ, весьма отдаленнымъ. Въ XV вѣкѣ Кемская область была волостью Марѳы Борецкой, которой принадлежали обширныя земли также на Терскомъ и Лѣтнемъ берегу. Не разъ Кемская волость подвергалась опустошительнымъ набѣгамъ шведовъ и норвержцевъ, приходившихъ въ Поморье грабить осенью по замерзшимъ болотамъ.

Въ 1785 году Кемь была объявлена уѣзднымъ городомъ *).

Въ 1802 году Кемь со своимъ уѣздомъ причислена къ Архангельской губерніи.

Въ прежнія времена въ Кемскомъ уѣздѣ были не только богатыя рыбныя и звѣриныя ловли, но и соляныя варницы, изъ которыхъ чрезъ Холмогорскую ярмарку снабжались солью внутреннія мѣстности.

Быстрымъ экономическимъ расцвѣтомъ районъ обязанъ отчасти дѣятельности Соловецкихъ монаховъ, которымъ вскорѣ послѣ основанія монастыря, были отданы сперва Кемь, а затѣмъ и вся Кемская волость. Значеніе же монастыря стало падать съ половины XVII вѣка, но въ это время промысловое значеніе Поморья, какъ главнаго участника на Мурманскихъ и мѣстныхъ морскихъ промыслахъ было уже прочно. Въ это время районъ сталъ пріобрѣтать торговое значеніе, какъ посредникъ въ торговлѣ хлѣбомъ съ Норвегіей. Главными центрами торговаго обмѣна для района служили Архангельскъ, Шунгская ярмарка (Повѣнецкаго уѣзда) и Норвержскіе порты: Вадзэ, Вардэ, Гаммерфестъ. Въ первой половинѣ XIX вѣка-солеварснный промыселъ окончательно палъ, но какъ бы взамѣнъ его, во второй половинѣ столѣтія стало развиваться лѣсопипьное производство.

Городъ Кемь въ настоящее время является главнымъ административнымъ и культурнымъ пунктомъ Поморья.

---

*) „Открытіе" въ Кеми уѣзднаго административнаго центра производилъ Олонецкій губернаторъ, знаменитый поэтъ Г. Р. Державинъ.



Кемь. Выходъ въ море съ Попова острова.



Пристань лѣсопильнаго завода въ Кеми.

Въ городѣ есть почтово-телеграфная контора, таможенный и пограничный посты, всѣ уѣздныя административныя учрежденія, мореходная школа, городское училище, нѣсколько школъ низшаго типа, много лавокъ. Городъ находится въ восьми верстахъ отъ выхода въ море.

Въ двухъ часахъ перехода на пароходѣ отъ города Кеми по открытому бѣлому морю, на красивыхъ, живописныхъ, покрытыхъ лѣсомъ и многочисленными озерами островахъ, расположенъ знаменитый Соловецкій мннастырь.

Въ лѣтнее время въ Соловки стекаются десятки тысячъ богомольцевъ со всѣхъ концовъ Россіи, направляясь сюда чрезъ Архангельскъ моремъ на пароходахъ.

Населеніе Кемскаго уѣзда достигаетъ 50.000 человѣкъ, изъ которыхъ почти половина—карелы.

Основными рыбными промыслами Поморья являются промыслы сельди, наваги и отчасти семги.

Сельдяной и наважій промыслы бываютъ съ октября до начала января, а семужій—съ половины лѣта до поздней осени.

Главнѣйшій сельдяной промыселъ въ настоящее время даетъ всего до 2—3 сотенъ тысячъ пудовъ. Столь незначительные уловы сельди при ея колоссальныхъ подходахъ къ поморскому берегу, когда сельдь предъ началвмъ промысла нащупывается обыкновенно ълинными шестами, т.-е. этимъ самымъ опредѣляется густота стай рыбы, объясняется прежде всего полной отрѣзанностью края отъ торговыхъ рынковъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ, разумѣется, и неорганизованностью постояннаго сбыта, необезпеченность котораго осенью и весной не побуждаетъ въ возможной мѣрѣ утилизировать эти дары морской пучины.

Сельдь ловится по всему побережью, центромъ ые сельдяного промысла является село Сорока.

Сельдянымъ промысломъ занимаются здѣсь не только сорочане и жители ближайшихъ деревень, но даже жители отдаленныхъ карельскихъ селеній.

Однако, промыселъ сельди носитъ еще кустарный характеръ прибрежной ловли. Сельдь скупается пріѣзжими скупщиками и въ мороженномъ видѣ возами, на лошадяхъ, доставляется на станціи сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ и далѣе отправляется на внутренніе рынки, въ Москву и Петроградъ.

Въ виду недостатка соли, въ бочки съ сельдью про-

мышленники нерѣдко подливаютъ просто морской воды, портя такимъ образомъ этотъ продуктъ, пользующійся огромнымъ спросомъ среди жителей сѣверныхъ губерній.

Промыселъ наваги происходитъ также въ ненормальныхъ условіяхъ. Навага подвергается быстрой порчѣ при теплой погодѣ, и поэтому осенью ея промыслы не возможны.

Дѣло доходитъ до того, что осенью промышленники часто прибѣгаютъ къ столь нелѣпымъ способамъ храненія наваги: садятъ ее въ особо отгороженныя около береговъ мѣста, такъ называемые „убѣги", гдѣ навага, въ полномъ смыслѣ слова, квасится, утрачивая совершенно свои качества. Мелкая же навага идетъ въ пойло скоту.

Озерной промыселъ, несмотря на изобиліе озеръ въ Поморьѣ и рыбы въ нихъ,—совершенно не развитъ.

Рыба ловится самыми примитивными способами исключительно для удовлетворенія собственныхъ нуждъ, да и то одними карелами.

Полное бездорожье и отсутствіе широкаго сбыта препятствуютъ населенію развивать озерной промыселъ.

Для характеристики можно привести примѣръ съ миногой, которой кишатъ поморскія рѣки и которая, считаясь здѣсь рыбой „нечистой", не ловится совершенно или, въ крайнемъ случаѣ, идетъ въ пойло скоту.

Къ берегамъ Поморья въ необычайномъ количествѣ подходитъ морской звѣрь: бѣлуха, тюлень, нерпа, но промыслы на нихъ совершенно не развиты до сихъ поръ. Нерѣдко маленькіе заливы и бухты сплошь забиваются морскимъ звѣремъ.

Постоянный недостатокъ въ Поморьѣ сѣна,—отчего въ годы недорода приходится скотъ кормить древесными листьями и даже сокращать его количество—и отсутствіе возможности получить привозное сѣно—отражаются здѣсь на общемъ состояніи скотоводства, развитіе котораго, естественно, давало бы удобреніе для пашни. Суровый климатъ, которымъ сильно сокращается вегетаціонный періодъ, и отсутствіе удобреній не даютъ возможности развиться земледѣлію Поморья.

Земледѣліе влачитъ здѣсь жалкое существованіе. Общая площадь посѣвовъ въ Кемскомъ и Онежскомъ уѣздахъ подъ озимой рожью, ячменемъ, картофелемъ и овсомъ не превышала въ 1914 году 12,5 тыс. десятинъ *).

---

*) См. „Урожай 1914 г...", ч. I, стр. 34—35 и ч. II, стр. 303.

Урожай озимыхъ хлѣбовъ колебался отъ самъ 2,7 до самъ 6,1.

Большое значеніе въ краѣ имѣетъ лѣсная промышленность.

Въ настоящее время въ Поморьѣ имѣется 8 лѣсопильныхъ заводовъ, расположенныхъ въ прибрежной полосѣ: въ Сорокѣ, Кеми, Керети, Ковдѣ. Рубкой и сплавомъ лѣса занимаются преимущественно карелы. Лѣсъ въ пиленомъ видѣ и бревнами вывозится только моремъ за-границу.

Лѣсные товары (бревна, доски, шпалы, жерди, дрова и проч.) составляютъ почти все количество вывоза пяти расположенныхъ въ Поморьѣ портовъ Бѣлаго моря — Сумского посада, села Сороки, г. Кеми, селъ Керети и Ковды. Изъ шестого порта, расположеннаго уже на Кандалакскомъ берегу Кольскаго полуострова—села Умбы - - также вывозятся, главнымъ образомъ, лѣсные товары *).

Развитое въ Поморьѣ судоходство вызвало въ нѣкоторыхъ мѣстахъ: (Сума, Кемь, Нючха, Сорока, Шуя), судостроительный промыселъ. Поморы славятся, какъ хорошіе судостроители, но развитію здѣсь судостроенія прежде всего препятствуютъ отсутствіе и дороговизна стрвительныхъ матеріаловъ.

Главную статью привоза изъ Архангельска составляютъ: ржаная мука, крупа, пшено, овесъ, сѣно, кирпичъ, соль, нефтяные продукты, металлы, мануфактура.

Что касается путей сообщенія въ Поморьѣ, то край этотъ до сихъ поръ находится почти въ первобытномъ состояніи. За исключеніемъ грунтовой почтовой дороги, устроенной въ 1879 году Олонецкимъ земствомъ отъ г. Повѣнца на Сумскій посадъ, въ Кемскомъ уѣздѣ не было никакихъ другихъ колесныхъ лѣтнихъ трактовъ.

Въ лѣтнее время прибрежная полоса обслуживается почтово-пассажирскими пароходами, но плохіе, неблагоустроенные подходы съ моря заставляютъ ихъ останавливаться въ 5—10 верстахъ отъ селенія. Грузы и пассажиры вывозятся на лодкахъ и карбасахъ, испытывая всегда массу мытарствъ и неудобствъ, особенно во время волненія на морѣ. Нерѣдко случается, что осенью пароходы совершенно неожиданно прекращаютъ рейсы, вслѣдствіе ранняго закрытія навигаціи, и тогда Поморье оказывается не только предоставленнымъ себѣ самому, но

---

*) Свѣдѣнія объ оборотахъ этихъ портовъ по внѣшней торговлѣ см. въ „Статистическихъ приложеніяхъ“.

население принуждено сидѣть безъ жизненныхъ продуктовъ и ожидать установленія саннаго пути по замерзаніи болотъ.

Устроенный трактъ вдоль побережья отъ города Онеги, начиная со станціи сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ „Обозерской“, находится въ самомъ печальномъ состояніи, проходитъ топкими болотами и заливается мѣстами морской водой; въ развитіи края трактъ этотъ играетъ самую ничтожную роль, имѣя въ названномъ районѣ протяженіе съыше 600 верстъ, съ перегонами между станціями до 23—30 верстъ, а отъ Кеми на Кандалакшу его совсѣмъ нѣтъ, и сообщеніе происходитъ лишь въ зимнее время, по замерзшимъ рѣкамъ и озерамъ.

Путями сообщенія по этимъ громаднымъ пространствамъ служатъ озера, отчасти рѣки, а главнымъ образомъ, пѣшеходныя тропинки, протоптанныя, кажется, цѣлыми вѣками: по скаламъ и болотамъ на сотни верстъ приходится кареламъ на своей спинѣ перетягивать жизненные припасы изъ Финляндіи въ свои заброшенныя селенія.

Олонія.

Непосредственно къ Поморью примыкаютъ входящіе въ районъ Мурманской желѣзной дороги Повѣнецкій уѣздъ и сѣверная половина Петрозаводскаго уѣзда, Олонецкой губерніи. Площадь этой части мѣстнаго района дороги опредѣляется приблизительно въ 41.800 квадратныхъ верстъ, съ населеніемъ около 93 тысячъ человѣкъ.

По характеру повнрхности Олонецкая губернія дѣлится на двѣ части: сѣверо-западную и юго-восточную. Сѣверо-западная, обнимающая весь Повѣнецкій уѣздъ, большую часть Петрозаводскаго, сѣверную часть Олонецкаго уѣзда и большую часть Пудожскаго до озера Вадлозера и р. Водлы включительно, составляетъ часть скалистой возвышенности и носитъ своеобразный живописный характеръ. Скалистые кряжи, пересѣкающіе этотъ край, извѣстны подъ именемъ Олонецкихъ горъ, которыя нигдѣ не превосходятъ высоты 1.000 футовъ надъ уровнемъ моря. Къ числу этихъ кряжей принадлежитъ хребетъ Масельга, проходящій по Повѣнецкому уѣзду и служащій водораздѣломъ бассейновъ Онежскаго озера и Бѣлаго моря. Безчисленныя озера и бо-

занимаютъ промежутки между кряжами. Многочисленныя рѣки, пробиваясь среди скалъ, образуютъ пороги, водоскаты и нерѣдко величественные водопады (р. Суна съ водопадами: Кивачъ, Гирвасъ и Поръ-Порогъ). Скалистые кряжи, понижаясь на югъ, врѣзываются въ Онежское озеро въ видѣ полуострова Заонежье, усѣяннаго длинными узкими озерами и болотами, изрѣзаннаго глубокими заливами.

Орошеніемъ Олонецкая губернія надѣлена весьма обильно, какъ проточными, такъ и стоячими водами; болѣе 14% всей площади занято только одними большими озерами.

Всего же озеръ насчитываютъ болѣе 2.000; особенно богаты озерами Повѣнецкій и Петрозаводскій уѣзды. Изъ крупныхъ озеръ на первомъ мѣстѣ стоитъ Онежское озеро, или по старинному Онего, лежащее почти внутри губерніи. Изъ другихъ озеръ наиболѣе значительны: Сегозеро (1094,9 кв. верстъ) и Выгозеро (756 кв. верстъ).

Лѣса Олонецкой губерніи состоятъ изъ хвойныхъ породъ—сосна, ель, изъ лиственныхъ: береза, осина, ива, черная ольха, черемуха, рябина; рѣже встрѣчаются въ дикомъ видѣ лица, кленъ, вязъ и яблоня. Лиственница встрѣчается сплошными насажденіями въ лѣсахъ восточной части губерніи. Изъ кустарниковъ встрѣчаются: малина, смородина, брусника и т. п. У болотъ растетъ морошка и клюква.

Значительныя минеральныя богатства края *) разрабатываются мало, и фабрично-заводская промышленность его находится въ зачаточномъ состояніи. Такъ въ Повѣнецкомъ уѣздѣ имѣются два лѣсопильныхъ завода съ годовой производительностью въ общемъ на 186.331 руб., въ г. Петрозаводскѣ 12 фабрикъ и заводовъ—съ годовой производительностью въ общемъ на 2.099.590 руб. и въ Петрозаводскомъ уѣздѣ—4 завода съ годовой производительностью въ общемъ на 1.000.500 руб. **). Главныя причины отсталости края въ промышленномъ развитіи—незначительная плотность населенія (на кв. версту приходится: въ Повѣнецкомъ уѣздѣ—1,2 чел., въ Петроза-

---

*) О нихъ см. статью „Олонецкая губ.“ въ „Энц. Слов.“ Брокгауза и Ефрона.

**) См. „Обзоръ Олонецкой губ. за 1914 г.“, изд. Олонецкаго Губ. Ст. Ком., стр. 86 и 87.

водскомъ—7,9 чел., а во всей Олонецкой губ.—4,1 чел. *) и отсутствіе желѣзныхъ дорогъ, связывающихъ край съ рынками сбыта. Земледѣліе въ уѣздахъ, обслуживаемыхъ Мурманской желѣзной дорогой, также очень ничтожно: общая площадь земли, находящейся подъ посѣвами озимой ржи, яровой пшеницы и ржи, ячменя, картофеля и овса достигла въ 1914 году въ Петрозаводскомъ и Повѣнецкомъ уѣздахъ всего 24.000 дес. Урожай хлѣбовъ колебался отъ самъ 1,9 до самъ 5,1.

Нѣкогда весь этотъ край входилъ въ составъ владѣній Великаго Новгорода, заключая въ себѣ Обонежскую пятину и часть Заволочья. Съ паденіемъ Новгорода земли по рѣкѣ Онегѣ составляли Каргопольскій уѣздъ, западная же часть, съ построеніемъ города Олонца. Олонецкій уѣздъ. Во время царствованія Екатерины II, были основаны новые гòрода: Вытегра, Петрозаводскъ, Лодейное Поле, Пудожъ и Повѣнецъ. Въ 1789 году Олонецкій край былъ преобрнзованъ въ самостоятельное намѣстничество и центромъ былъ—Петрозаводскъ. Въ колонизаціи упомянутаго края принимали участіе монастыри, изъ послѣднихъ особенно выдѣлялись Палеостровскій и Муромскій на Онежскомъ озерѣ и Александро-Свирскій.

Этотъ край посѣтилъ Петръ Великій, проходившій съ войскомъ черезъ дремучіе лѣса отъ береговъ Бѣлаго моря къ Онежскому озеру. Въ это же время имъ была заложена корабельная верфь на рѣкѣ Свири, выпустившая въ Балтику первые русскіе корабли. Онъ также основалъ здѣсь много заводовъ.

Олонія, какъ и вообще сѣверъ, издавна была пріютомъ старообрядцевъ.

Земледѣліе не является основнымъ занятіемъ жителей, въ виду малой продуктивности веденія сельскаго хозяйства и выгодности отхожихъ промысловъ, особенно лѣсного, дающаго населенію большой заработокъ.

Изобиліе естественныхъ богатствъ края даетъ населенію вѣрный заработокъ по сплаву, вырубкѣ и вывозкѣ лѣса; это дѣло вызываетъ большой спросъ на рабочія руки. Кромѣ этого главнаго заработка на лѣсныхъ промыслахъ, большимъ подспорьемъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ являются отхожіе промыслы, охота, кустарное

---

*) См. „Статистическій Ежегодникъ 1914 г.“ и „Статистическія приложенія“.

дѣло, рыболовство, а также работа на судоходныхъ путяхъ.

Отхожіе промыслы въ Олонецкомъ краѣ начались съ основанія города Петрограда. На заработки уходитъ отъ 15—20 тысячъ человѣкъ ежегодно.

ГЛАВА IV.

Мѣстное значеніе Мурманской желѣзной дороги и необходимыя мѣропріятія для развитія производительныхъ силъ Мурмана.

Для развитія производительныхъ силъ Поморско-Мурманскаго края желѣзная дорога имѣетъ огромное значеніе. Богатѣйшіе рыбные и звѣриные промыслы края, являясь главнымъ источникомъ экономическаго благостоянія населенія, быстрымъ темпомъ будутъ прогрессировать. Желѣзная дорога, устанивливая постоянную связь съ внутренними рынками, обезпечиваетъ постоянную реализацію промысловой добычи Поморья и Мурмана. Населеніе интенсивнѣе возьмется задѣло и станетъ развивать всѣ виды промысловъ. Для мурманскихъ промысловъ при проведеніи сюда желѣзной дороги открываются самыя свѣтлыя перспективы. Пути сообщенія первый залогъ успѣха колонизаціи всякой мѣстности вообще, а увеличеніе осѣдлаго населенія, въ свою очередь, является залогомъ успѣха экономическаго развитія всякаго слабонаселеннаго края. Въ дѣлѣ же колонизаціи обширнѣйшаго Мурмана, настоящее населеніе котораго совершенно не соотвѣтствуетъ его огромнымъ природнымъ богатствомъ, желѣзной дорогѣ суждено имѣть выдающуюся роль. До сихъ колонизація Мурмана происходила ненормально. За періодъ времени болѣе, чѣмъ въ 50 лѣтъ—съ тѣхъ, поръ, какъ для успѣха заселенія были приняты различныя мѣры—на Мурманѣ поселилось всего лишь 3.340 человѣкъ, изъ которыхъ коренныхъ русскихъ не болѣе 46%.

Между тѣмъ стремленіе на жительство на Мурманъ для занятія здѣсь промыслами за послѣднее время

сильно возрастаетъ. Сюда потянулись жители даже изъ отдаленныхъ губерній Россіи.

Число переселенцевъ на Мурманъ, при проведеніи желѣзной дороги, быстро возрастетъ, такъ какъ въ настоящее время отдаленность Мурмана, полная его отрѣзанность въ теченіе 9 мѣсяцевъ, трудность проѣзда туда,—являются главнымъ препятствіемъ колонизаціи Мурмана.

Промышленники же, приходящіе сюда лишь на сезонъ лѣтнихъ промысловъ, часто опаздывающіе къ началу ихъ и уѣзжающіе съ Мурмана домой еще до прекращенія промысловъ, при проведеніи желѣзной дороги всегда будутъ являться во-время на промыслы. Тогда сразу воскреснуть богатѣйшіе весенніе рыбные промыслы, которые русскими нѣнѣ совершенно не используются, иностранцы же промышляютъ въ нашихъ сѣверныхъ водахъ почти груглый годъ. Число промышленниковъ быстро увеличится, такъ какъ въ большомъ количествѣ явится на промыслы и пришлое населеніе изъ другихъ губерній: Олонецкой, Вологодской, Вятской.

Несмотря на повсемѣстный, неизмѣнно возрастающій огромный спросъ на мурманскую соленую рыбу,—когда треска пошла уже въ самыя отдаленныя мѣстности нашей страны,—мурманскіе уловы при современныхъ условіяхъ совершенно не въ состояніи удовлетворить этотъ спросъ, и потому цѣны на этотъ продуктъ возвышаются, а колоссальные рыбные запасы на Мурманѣ такъ и остаются совершенно неиспользованными.

На эту отрасль обратило недавно серьезное вниманіе военное вѣдомство. Комиссіей. работавшей надъ вопросомъ о рыбномъ довольствіи арміи, собранъ обширный матеріалъ по питательности рыбныхъ продуктовъ. Анализы воловьяго мяса и нѣкоторыхъ рыбъ на содержаніе бѣлковъ, заимствованные, кромѣ анализа сухого мясного консерва, и, отчасти, соленой трески, изъ трудовъ упомянутой комиссіи, показали, что въ сухой трескѣ бѣлковъ содержится почти на 2% больше, чѣмъ въ сухихъ мясныхъ консервахъ (76, 38%—въ трескѣ и 74, 64% въ мясныхъ консервахъ *).

Недостаточность мурманскаго улова усиленно попол-

*) См. Л. Л. Брейтфусъ. „Рыбный промыселъ русскихъ поморовъ въ С. Ледовитомъ океанѣ; его прошлое и настоящее.“ Спб., 1913, Изд. Д-та Земледѣлія, стр. 36.

няется ввозомъ норвежской рыбы, сильно возрастающимъ.

Кромѣ того, съ Мурмана рыбы на парусныхъ судахъ,— преимущественно нашихъ западныхъ портовъ—доставляется непосредственно въ Петроградъ, обходясь во фрахтѣ до 45 к. съ пуда. Въ 1913 году съ Мурмана было перевезено въ Петроградъ 143705 пудовъ. Кромѣ того, въ Петроградъ изъ Архангельска въ 1913 г. было привезено моремъ разной рыбы 242.217 пудовъ. Обращеніе вагоновъ-холодильниковъ на Мурманской желѣзной дорогѣ создястъ возможносдь доставки въ Петроградъ замороженной рыбы.

При возможности достиженія Мурмана въ любое время года, сильно разовьется тюлене-звѣробойный промыселъ: Наши звѣробои, желающіе участвовать въ этомъ выгодномъ промыслѣ, въ настоящее время принуждены направляться со всѣмъ экипажемъ своихъ судовъ на Мурманъ черезъ Норвегію и въ Норвегіи же пріобрѣтать полное снаряженіе для своихъ судовъ, не исключая даже охотничьихъ ружей и пороха. Эти добавочные расходы ложатся значительнымъ накладнымъ расходомъ на звѣробойный промыселъ, препятствуя его развитію. Въ будущемъ же, когда на Мурманъ можно будетъ направляться по новой магистрали и доставлять туда всѣ необходимые для морского звѣринаго промысла предметы, этотъ промыселъ достигнетъ весьма значительныхъ размѣровъ и дастъ дорогѣ много грузовъ въ видѣ тюленьяго жира, шкуръ и т. д. Теперь же тюлени добываются въ нашихъ водахъ преимущественно норвежскими звѣробоями, извлекающими изъ тюленьяго промысла ежегодно не менѣе 1/2 милліона рублей дохода.

Одновременно разовьются всѣ другіе виды промысловъ: озерные, морского звѣря, акулы, какъ на Мурманѣ, такъ и на Терскомъ берегу, гдѣ промыслы и въ количественномъ и въ качественномъ отношеніяхъ развиты весьма слабо только потому, что нѣтъ возможности организовать сбытъ.

Сельдяной промыселъ, слабо развитый въ Поморьѣ а на Мурманѣ и совершенно не развитый, сразу подымется, и наши рынки всегда будутъ обезпечены собственной сельдью и весьма высокаго качества. Нынѣ же недостатокъ въ сельди на нашихъ рынкахъ усяленно пополняется иностранной сельдью, и на Сѣверѣ, главнымъ образомъ, норвежской, которой въ теченіе навигаціи въ

Архангельскъ привозится свыше 390.000 пудовъ, а до обложенія пошлиной ввозилось въ Архангельскъ свыше 1 милліона пудовъ въ теченіе навигаціи. Всего же въ Россію въ 1913 году было ввезено иностранной сельди около 17 мил. пудовъ, которые при развитіи собственныхъ сѣверныхъ сельдяныхъ промысловъ съ успѣхомъ будутъ вытѣснены съ нашего рынка.

По желѣзной дооогѣ наши внутренніе рынки. Петроградъ и Москва, всегда будутъ обезпечены свѣжей рыбой, доставляемой въ вагонахъ-ледникахъ въ любое время съ Мурмана и Поморья. Безъ рельсоваго пути доставка свѣжей рыбы на внутренніе рынки не осуществима, а по Мурманской магистрали можетъ принять весьма внушительные размѣры. Такая рыбная порода, какъ камбала, которая держится около Мурмана огромными стаями, сразу вызоветъ широкую ея добычу. До сихъ поръ она добывается въ большомъ количествѣ иностранными траулерами и расцѣнивается очень высоко на рынкахъ. Иностранные траулеры приходятъ за камбалой съ запасами льда. Выручка каждаго траулера за продажу свѣжей камбалы достигаетъ до 15—18.000 руб. Кромѣ камбалы, въ свѣжемъ видѣ можетъ нами доставляться на внутренніе рынки въ широкомъ размѣрѣ палтусъ, треска, окунь, зубатка.

Въ Норвегіи вопросъ о перевозкѣ свѣжей рыбы на дальнее разстояніе въ послѣдніе годы былъ поставленъ на первую очередь и подвергался многостороннему изученію и обсужденію. Съ цѣлью улучшенія и ускоренія перевозки свѣжей и свѣже-замороженной рыбы, въ подвижной составъ норвежскихъ желѣзныхъ дорогъ были включены вагоны-холодильники для доставки свѣжей рыбы изъ Трондьема, безъ перегрузки прямо въ Берлинъ и Парижъ. Кромѣ того, обсуждался проектъ созданія особой пароходной линіи для прямой ускоренной перевозки свѣжей рыбы изъ Финмаркена и Сѣверной Норвегіи въ Гамбургъ. Война помѣшала осуществленію этой линіи. но, вѣроятно, она будетъ открыта по окончаніи военныхъ дѣйствій. Далѣе былъ изобрѣтенъ и цодвергался испытаоіямъ способъ быстраго массоваго замораживанія рыбы, и были предложены разныя модели металлическихъ ящиковъ для доставки рыбы въ свѣжемъ видѣ на обыкновенныхъ грузовыхъ пароходахъ до Трондьема, гдѣ она должна была быть передана въ вагоны-холодильники. Столь внимательное отношеніе къ

этому вопросу опытныхъ въ рыболовномъ дѣлѣ норвежцевъ, доказываетъ его серьезное значеніе для рыбопромышленности. Примѣръ перевозки Амурской свѣжей рыбы въ города Европейской Россіи также указываетъ на осуществимость и выгодность доставки этого товара по желѣзной дорогѣ на рынки потребленія и предвѣщаетъ Мурманской линіи значительный грузооборотъ по этой отрасли. Что же касается соленой рыбы, то она, какъ выше указано, нынѣ доставлаетъ въ Архангельскъ преимущественно въ трюмахъ поморскихъ парусныхъ судовъ, по крайне дешевому фрахту; нѣкоторые же наиболѣе цѣнные ея сорта перевозятся въ Архангельскъ въ бочкахъ на Мурманскихъ пароходахъ по болѣе высокому фрахту. Поэтому не исключена возможность перевозки Мурманской магистралью въ будущемъ также соленой рыбы, особенно высокихъ ея сортовъ, какъ палтусины и семги, выдерживающихъ уже теперь болѣе высокій пароходный фрахтъ. Мурманская желѣзная дорога могла бы разсчитывать на перевозку значительнаго количества этого товара.

Одновременно Мурманская желѣзная дорога имѣетъ значеніе и для развитія богатѣйшихъ рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ Канинскаго полуострова, которые являются нынѣ лишь достояніемъ иностранныхъ траулеровъ, усиленно опустошающихъ эту область, съ іюня до поздней осени цѣлыми флотиліями.

Открывая такія перспективы для развитія обширнѣйшихъ рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ всего сѣвера, являющихся основныхъ источникомъ жизни этой окраины, провидѣніе Мурманской желѣзной дороги, тѣмъ не менѣе, особенно краснорѣчиво подчеркиваетъ тѣ мѣропріятія, которыя необходимы для поднятія экономической производительности края. Успѣшности Мурманскихъ промысловъ въ настоящее время препятствуетъ внѣшнее неустройство Мурмана. На Мурманѣ до сихъ поръ еще не оборудованы и не обставлены гавани, въ которыхъ при современныхъ условіяхъ не обезпечена спокойная и безопасная стоянка судовъ Поморскаго и каботажнаго флота и судовъ промысловаго флота. Оборудованіе такихъ гаваней на Мурманѣ, о чемъ вопросъ поднимается столь же усиленно, сколь и тщетно, едва ли не десятки лѣтъ, настоятельно необходимо въ близкомъ будущемъ, тѣмъ болѣе, что подходящихъ для этой цѣли пунктовъ есть нѣсколько: губа Подпахта,

становища Рында, Гаврилово и Вайда-губа, гдѣ слѣдуетъ устроить брекваторы-волноломы для защиты гаваней отъ вкатыванія океанской волны; поставить буи для крѣпости судовъ; усилить береговое маячное освѣщеніе дополнительными маяками, сиренами, устроить брюги-пристани. Тогда сѣверный торговый и промысловый флоты будутъ имѣть хорошія гавани-убѣжища, совершенно избавляясь отъ необходимости отправляться на зимовку куда-либо въ Норвегію или зимовать, гдѣ попало.

Въ интересахъ быстраго развитія мурманскихъ промысловъ необходимо учредить на Мурманѣ верфь для изготовленія промысловыхъ судовъ, организовавъ въ то же время мелкій удобопріемлемый долгосрочный кредитъ для промышленниковъ на обзаведеніе орудіями лова и промысловыми судами болѣе совершеннаго типа: моторно-парусными ботами, а также расширить на Мурманѣ наживочную организацію, занятую снабженіемъ промышленниковъ наживкой для ярусовъ. Наживочный вопросъ на Мурманѣ—самый больной промысловый вопросъ. При устьѣ рѣки Вороньей, около становища Гаврилово, гдѣ ловится много наживки, необходимо устроить небольшой холодильникъ для обезпеченія постояннаго полученія наживки. Въ становищѣ Териберка необходимо открыть особую рыбацкую школу, въ которой промышленники и колонисты имѣли бы возможность совершенствоваться въ промысловомъ дѣлѣ.

Въ настоящее время черезъ перешеекъ, отдѣляющій отъ материка Рыбачій полуостровъ (см. стр. 30), намѣчено сооруженіе узкоколейной желѣзнодорожной вѣтви, протяженіемъ въ 2 версты отъ Большой Волоковой губы до гавани Озерко. Это сообщеніе будетъ имѣть огромное значеніе для рыбныхъ промысловъ восточнаго берега Мурмана, такъ какъ изъ Варангерскаго залива, омывающаго Рыбачій полуостровъ съ запада, легче будетъ организовать доставку наживки на весь берегъ къ востоку отъ полуострова Рыбачьяго.

Для обезпеченія же полнаго развитія сѣверныхъ промысловъ и защиты ихъ отъ иностранныхъ траулеровъ, необходимо расширить въ сѣверныхъ водахъ промысловую зону, которая установлена на основаніи стариннаго обычая, когда ширина территоріальныхъ водъ опредѣлялась полетомъ съ берега пушечнаго ядра. Поэтому ширина территоріальныхъ водъ на Мурманѣ, а,

слѣдовательно, и промысловой зоны, не превышаетъ пяти верстъ, когда русскіе интересы настоятельно требуютъ ея расширенія до 20 морскихь миль отъ берега. Иностранный промыселъ на сѣверѣ принялъ угрожающіе размѣры, и скоро иностранцы создадутъ на него обычное право, въ ущербъ нашимъ собственнымъ морскимъ промысламъ. Всѣ главнѣйшія сѣверныя рыбныя банки: Айновская, Мотовская, Кильдинская, Териберская, Харловская, Канинская, Колгуевская, столь широко и открыто эксплоатируемыя теперь иностранными траулерами, лежатъ внѣ традиціонной 5-ти верстной указанной зоны. Если наши морскіе промыслы не будутъ ограждены законодательнымъ путемъ, то никакія мѣропріятія для ихъ развитія ни къ чему не приведутъ.

Кромѣ того, населеніе Поморско-Мурманскаго края по желѣзной дорогѣ будетъ получать безъ всякихъ затрудненій и непроизводительныхъ расходовъ всѣ жизненные продукты, которыми при современныхъ условіяхъ приходится въ теченіе навигаціи запасаться на круглый годъ, претерпѣвая много всевозможныхъ неудобствъ.

Отрѣзанность Мурмана отъ Россіи, въ особенности въ зимнее время, ставитъ край въ полную зависимость отъ сосѣдней Норвегіи, которая снабжаетъ его всѣми необходимыми предметами и самымъ разнообразнымъ товаромъ, не исключая колоніальнаго, мануфактурнаго, готоваго платья, орудій промысла. Изъ Норвегіи ввозится на Мурманъ даже чай, кофе, сахаръ, керосинъ, причемъ по качеству товары эти далеко уступаютъ русскимъ товарамъ.

При увеличеніи населенія на Мурманѣ доставка этихъ жизненныхъ припасовъ приметъ широкіе размѣры, и снабженіе ими Мурмана будетъ производиться исключительно по желѣзной дорогѣ. Тогда не будетъ никакой нужды ввозить изъ-за-границы, напр., крючки, которые качествомъ не лучше русскихъ крючковъ, промысловую снасть и т. д., такъ какъ кустарная промышленность Владимірской и Нижегородской губерній съ успѣхомъ вытѣснитъ эти иностранные фабрикаты.

Что касается вывоза товаровъ изъ Поморско-Мурманскаго края въ Норвегію, то въ настоящее время доставляются туда исключительно сырые продукты: сѣно, морошка, оленьи рога, мясо, шкуры, картофель и т. п.

Сѣно за послѣднее время доставлялось въ количествѣ до 5.000 пудовъ ежегодно.

Сѣно и кормовыя травы пользуются въ сѣверной Норвегіи значительнымъ спросомъ, такъ какъ при суровыхъ мѣстныхъ климатическихъ условіяхъ, онѣ производятся тамъ лишь въ самомъ ограниченномъ количествѣ.

При развитіи же земледѣлія и скотоводства въ Поморскомъ краѣ, подъ вліяніемъ Мурманской желѣзной дороги, которая кореннымъ образомъ измѣнитъ жизненныя условія этого края, и при непосредственной желѣзнодорожной связи края съ сельско-хозяйственными районами Россіи, продукты сельскаго хозяйства въ большомъ количествѣ направятся въ Норвегію.

Наша поморская торговля въ Сѣверной Норвегіи, бывшая въ прежнее время мѣновой, т.-е. норвежская рыба обмѣнивалась на русскіе продукты, преимущественно: муку, крупу,—въ послѣдніе годы совсѣмъ утратила свой характеръ и перешла въ торговлю денежную *), отчего падаетъ русскій вывозъ муки и крупы въ Норвегію и растетъ норвежскій ввозъ рыбы въ Россію.

Причины паденія вывоза поморами мучныхъ товаровъ въ Норвегію весьма разнообразны, и ихъ разсмотрѣніе здѣсь завело бы слишкомъ далеко. Достаточно сказать, что обмѣнъ рыбы на муку въ послѣдніе годы оказывался менѣе выгоднымъ, чѣмъ ея покупка на наличныя деньги. Однако, сѣверо-норвежскій рынокъ, т.-е. Финмаркенъ, Тромсенская губернія и всѣ мѣстности Сѣверной Норвегіи до Трондьема, въ состояніи поглощать несравненно большее количество русской муки, чѣмъ то, которое ему доставляется поморскимъ флотомъ. Согласно даннымъ норвежской статистики *), въ страну было ввезено въ 1914 г. 33.944.000 килогр. ржаной муки и 71.044.000 килогр. пшеничной муки; въ 1913 г. 52.993.100 килогр. ржаной и 67.532.300 килогр. пшеничной муки. Въ ввозѣ этой муки участвовала, главнымъ образомъ, Германія, между тѣмъ какъ ввозъ ржи въ зернѣ, выра-

---

*) См. Л. Л. Брейтфусъ. Цитир. еоч, стр. 10.

**) Справка изъ норвежской статистики о количествахъ ввозимой въ Норвегію муки, свѣдѣнія о современномъ (до начала войны) положеніи русско-норвежской торговли черезъ Ледовитый океанъ и объ эксплоатаціи угольныхъ копей на Шпицбергенѣ доставлены для настоящей книги русскимъ консуломъ въ Гаммерфестѣ (Финмаркенъ, Сѣверная Норвегія) Г. Г. фонъ Цуръ-Миленомъ. Историческія свѣдѣнія о русско-норвежской торговлѣ черезъ Ледовитый океанъ см. у А. К. Сиденснера, цитир. соч., стр. 115—120, и у Л. Л. Брейфтуса, цитир. еоч., стр. 2—16.

зившійся въ 1913 г. въ 190.817.200 килогр. и въ 1914 г. въ 145.386.500 килогр. въ значительной степени происходилъ изъ нашихъ черноморскихъ портовъ.

Въ пудахъ *) количества ввезенной въ Норвегію въ въ 1913 году муки выразятся, слѣдовательно, приблизительно такъ:

ржаной муки	3.293.000
пшеничной муки	4.120.000
всего	7.413.000

Приблизительно 2/3 этого количества ввозится въ Южную Норвегію и 1/3—въ Сѣверную Норвегію, т.-е. емкость мучного сѣверно-норвежскаго рынка, по даннымъ норвежской статистики, опредѣляется приблизительно количествомъ въ 2,5 милл. пуд. Завоеваніе этого рынка русской мукой при посредствѣ Мурманской желѣзной дороги должно составить неотложную задачу русской внѣшней торговли, такъ какъ иначе онъ можетъ ускользнуть отъ насъ и можетъ быть захваченъ другими государствами, преимущественно же Америкой.

Вліяніе Мурманской желѣзной дороги проявится не только въ развитіи Мурмана, но и въ поднятіи производительныхъ силъ Шпицбергена. Въ исторіи Шпицбергена, со времени его открытія въ 1596 году, смѣнялись вліянія различныхъ націй, причемъ въ теченіе 17 и 18 столѣтій и первой половины 19 столѣтія Шпицбергенъ находился почти исключительно подъ русскимъ вліяніемъ. Съ 50-хъ же годовъ прошлаго столѣтія на Шпицбергенѣ опять появились иностранцы: норвежцы, англичане, американцы, основавшіе нѣсколько обществъ для добычи каменнаго угля на Шпицбергенѣ **).

Въ послѣдніе годы на Шпицбергенѣ создались также значительные русскіе интересы. По сосѣдству съ угольными залежами Американскаго Арктическаго Угольнаго Общества часть побережья Ледяного фіорда, отъ бухты Прихода до Зеленой гавани, была занята русской экспедиціей Русанова; для разработки угольныхъ залежей на

---

*) I клгр. = 061 пуда.

**) См. статью въ шведской газетѣ „Aftonbladet", № 314, отъ 18 ноября, н. с., 1915 года.

этой площади образовалось Товарищество „Грумантъ". Кромѣ того, лейтенантъ флота П. П. Веймарнъ также занялъ на берегу того же фіорда шестнадцативерстную полосу съ угольными залежами. Въ виду того, что и общество „Грумантъ", и лейтенантъ Веймарнъ намѣреваются приступить къ разработкѣ занятыхъ ими площадей въ ближайшемъ будущемъ, и эта разработка должна будетъ вестись въ крупныхъ размѣрахъ — для того, чтобы предпріятія приносили максимальный доходъ,—то на Шпицбергенѣ русскія предпріятія въ скоромъ времени займутъ одно изъ первыхъ, если не первое мѣсто, что придаетъ голосу Россіи весьма большое значеніе при разрѣшеніи вопросовъ, связанныхъ съ составленіемъ будущей Шпицбергенской конвенціи и окончательнымъ устройствомъ правопорядка на Шпицбергенѣ.

Благодаря горизонтальному положенію пластовъ Шпицбергенскаго угля, которые вдоль береговъ ледяного фіорда повсемѣстно выступаютъ наружу, при мощности въ 1/2 метра и болѣе, ихъ разработка является весьма удобной, такъ какъ она не требуетъ устройства глубокихъ шахтъ, но можетъ быть ведена прямыми штольнями, безъ значительныхъ уклоновъ. Удобству разработки содѣйствуетъ также отсутствіе въ шахтахъ воды при промерзлости почвы и господствующей въ шахтахъ низкой температурѣ, которая, однако, никогда не понижается настолько, чтобы вызывать затрудненія работамъ.

Упомянутыя выше два русскихъ общества располагаютъ весьма удобными залежами угля съ громадными запасами этого топлива, исчисляемыми десятками милліоновъ пудовъ. Эти общества въ ближайшемъ будущемъ намѣреваются приступить къ разработкѣ своихъ участковъ, надѣясь со временемъ довести его годовую добычу до 10.000.000 пудовъ. Такимъ образомъ, близостью Шпицбергенскихъ угольныхъ залежей къ конечному пункту Мурманской магистрали, желѣзной дорогѣ не только обезпечивается угольное топливо для ея собственныхъ надобностей, но и перевозка, въ недалекомъ будущемъ, Шпицбергенскаго угля на внутренніе русскіе рынки, въ количествѣ отъ 10 до 12 милліоновъ пудовъ ежегодно, не считая въ томъ числѣ угля, который можетъ быть доставленъ Мурманской линіи Американскимъ Угольнымъ Обществомъ.

Шпицбергенскій уголь по своимъ качествамъ можетъ быть приравненъ къ лучшему англійскому, что доказывается многочисленными анализами пробъ этого угля, произведенными во многихъ лабораторіяхъ, въ томъ числѣ также и въ химической лабораторіи Горнаго Института въ Петроградѣ.

По отзыву начальника Балтійскаго судостроительнаго завода въ Петроградѣ, этотъ уголь „горитъ длительнымъ пламенемъ и оставляетъ незначительное количество несгораемыхъ веществъ". Его можно сравнить съ лучшими сортами иностраннаго угля; особенно бросается въ глаза низкій процентъ въ немъ золы: отъ 1,97% до 7,04%, смотря по пробамъ, взятымъ ближе, или дальше отъ его выхода на поверхность земли, причемъ наименьшій процентъ золы приходится на уголь, взятый въ глубинѣ развѣдочной штольни. Этимъ доказывается, что наружные слои этого угля, можетъ-быть, подверглись нѣкоторому разрыхленію и вывѣтриванію, внутренніе же его слои отличаются весьма высокими качествами, что, при разработкѣ его въ широкихъ размѣрахъ, обезпечитъ ему хорошій сбытъ на русскомъ рынкѣ, Мурманской же линіи несомнѣнно дастъ значительное количество грузовъ. Объ отличныхъ качествахъ шпицбергенскаго угля свидѣтельствуетъ также широкій спросъ, которымъ этотъ уголь пользуется въ Норвегіи. На складахъ мѣстныхъ обществъ торговли углемъ въ Гаммерфестѣ, Вардэ и Тромсэ всегда имѣются запасы шпицбергенскаго угля, отпускаемаго даже по нѣсколько высшимъ цѣнамъ, чѣмъ обыкновенный англійскій. По отзывамъ капитановъ норвежскихъ пароходовъ скораго сообщенія, шпицбергенскій уголь при сгораніи даетъ сильный жаръ, дозволяющій развить полную скорость хода; сгорая же до конца, онъ оставляетъ мало золы. Этотъ уголь лишь нѣсколько мелокъ, но это требуетъ только примѣненія болѣе мелкихъ рѣшетокъ въ топкахъ.

Шпицбергенскій уголь успѣшно примѣнялся, какъ на судахъ Норвежскаго военнаго флота, такъ и на паровозахъ норвежскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Весьма вѣроятно, что уголь этотъ окажется пригоднымъ не только для частныхъ промышленныхъ цѣлей, но и для морского вѣдомства и для вѣдомства путей сообщенія. Какъ доказывается опытомъ Американской Угольной компаніи, разработка угля на арктическомъ архи-

пелагѣ возможна въ теченіе круглаго года. Навигація на Шпицбергенѣ, особенно въ рано вскрывающемся Ледяномъ фіордѣ (Айсфіордѣ) и его заливахъ возможна отъ середины нашего мая до конца сентября мѣсяцевъ. При сооруженіи соотвѣтствующихъ портовыхъ построекъ, этотъ навигаціонный періодъ можетъ быть признанъ достаточно продолжительнымъ для вывоза съ Шпицбергена всей годовой добычи угля. Условіемъ удачнаго осуществленія этого ускореннаго вывоза должно быть, однако, поставлено также устройство складовъ на мѣстѣ пріема угля желѣзной дорогой, т.-е. въ данномъ случаѣ на конечной станціи Мурманской магистрали.

Весьма оживленные обороты Архангельскаго и прочихъ Бѣломорскихъ портовъ по вывозу русскаго лѣса привлекаютъ въ сѣверныя воды значительное количество грузовыхъ пароходовъ, до семисотъ и болѣе ежегодно, подавляющее большинство которыхъ, однако, приходитъ туда порожними, имѣющими на борту только балластъ. Лишь весьма немногіе изъ этихъ пароходовъ по дорогѣ въ Архангельскъ заходятъ въ сѣверные норвежскіе порты, доставляя сюда угольные грузы изъ Англіи. Такъ какъ эти грузы для пароходовъ являются попутными и случайными, они могутъ доставляться въ Сѣверную Норвегію по весьма низкимъ фрахтамъ, вслѣдствіе чего англійскій уголь тамъ иногда бываетъ дешевле, чѣмъ на югѣ страны.

Такъ какъ пароходовъ, совершающихъ лѣтомъ рейсы въ порты Бѣлаго моря, много, то возможно привлечь эти пароходы къ доставкѣ грузовъ на конечную станцію Мурманской линіи, въ особенности же массовыхъ грузовъ угля. Конечный портъ Мурманской магистрали самъ по себѣ привлечетъ большое число пароходовъ, которые будутъ доставлять грузы по низкимъ ставкамъ, такъ какъ не подлежитъ сомнѣнію, что пароходы, проходящіе уже въ настоящее время въ непосредственной близости отъ будущаго новаго русскаго порта, будутъ въ состояніи поставлять туда грузы, въ особенности уголь, на столь выгодныхъ условіяхъ, что этотъ уголь, несмотря на желѣзнодорожную перевозку по Мурманской линіи, даже въ Петроградѣ будетъ конкуррировать съ углемъ, доставленнымъ туда на особо зафрахтованныхъ для сего пароходахъ. Зимняя навигація съ Мурманскаго берега будетъ обслуживать вывозъ хлѣба изъ Волжскаго и Сибирскаго районовъ, когда будетъ

закрытъ выходъ черезъ Архангельскій портъ, въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ отъ января доа прѣля, а также всѣхъ главнѣйшихъ товаровъ нашей вывозной торговли. Обратными же грузами будутъ ввозимые изъ-за-границы товары, каменный уголь съ Шпицбергена и грузы съ Мурмана — главнымъ образомъ, рыба.

Главное количество лѣса, перевозкой котораго будетъ занята Мурманская магистраль, будетъ получаться изъ нашихъ сѣверныхъ губерній и изъ Сибири, для вывоза въ англійскіе и иные, болѣе отдаленные порты; но можетъ быть, удобство сообщеній между новымъ портомъ и сосѣдней Норвегіей окажетъ вліяніе также на снабженіе русскимъ лѣсомъ и этой страны.

Въ настоящее время Архангельскій портъ и русскій поморскій флотъ участвуютъ въ снабженіи лѣсомъ Сѣверной Норвегіи лишь въ ограниченной степени. Поморами доставляется сюда лѣсъ только низкаго качества (пятый сортъ и бракъ), на сумму не болѣе 150.000 рублей въ годъ. Лишь немногіе пароходы привозятъ лѣсъ изъ Архангельска въ Сѣверную Норвегію по особымъ заказамъ лѣсоторговыхъ фирмъ. Значительная же часть потребнаго для Сѣверной Норвегіи лѣса лучшаго качества получается изъ портовъ Южной Норвегіи, гдѣ находятся лѣсопильные заводы, изготовляющіе товаръ, особенно струганныя доски, примѣнительно къ требованіямъ мѣстнаго рынка, къ чему русскіе заводы не всегда въ достаточной степени приспособлены. При условіи изученія требованій рынка и примѣненія къ нимъ, лѣсопильные заводы, примыкающіе къ Мурманской магистрали, могли бы разсчитывать на нѣкоторый вывозъ своего лѣса также и въ Сѣверную Норвегію. Кромѣ того, въ виду изобилія въ Сѣверной Норвегіи даровой водяной силы, является лишь вопросомъ времени возникновеніе здѣсь лѣсообрабатывающей и иной промышленности, на подобіе развившейся за послѣднее десятилѣтіе въ Южной Норвегіи. Крупные же норвежскіе заводы для выдѣлки древесной массы уже теперь нуждаются и всегда будутъ нуждаться въ обширномъ подвозѣ изъ Россіи сырого матеріала, каковаго имъ не хватаетъ въ своей странѣ. Однако, какъ бы ни увеличился въ будущемъ спросъ Норвежскаго рынка на русскій лѣсъ, количество лѣса, вывозимаго съ Мурмана въ другія иностранныя и заатлантическія государства, будетъ всегда выше вывозимаго въ Норвегію.

Конечно, нѣтъ никакихъ препятствій для развитія лѣсопильныхъ и лѣсообрабатывающихъ заводовъ и у насъ на Мурманѣ, какъ имѣются они около портовъ Бѣлаго моря. Тогда можетъ увеличиться русскій вывозъ высшихъ категорій лѣсныхъ товаровъ.

По развитію лѣсного вывоза изъ Архангельска, являющагося за послѣднее время однимъ изъ первыхъ портовъ для вывоза за-границу лѣсныхъ товаровъ, можно судить о блестящихъ переспективахъ русскаго лѣсного экспорта черезъ Мурманъ, такъ какъ Мурманъ обладаетъ, сравнительно съ Архангельскомъ, неизмѣримо лучшими природными условіями для быстраго развитія вывозного порта. Происхожденіе главной части лѣсного вывоза черезъ Мурманъ наиболѣе обезпечивается лѣсамъ ближайшихъ къ Мурману лѣсныхъ губерній — Олонецкой и Вологодской, а затѣмъ уже и лѣсамъ болѣе отдаленныхъ губерній и, можетъ быть, также и лѣсамъ сѣверной Финляндіи, изъ которой они могутъ быть сплавлены въ Колу по Нотозерской рѣчной системѣ. Если къ этому прибавить то количество сибирскаго лѣса высокихъ качествъ и цѣнности, для котораго, Мурманскій портъ представится весьма удобнымъ выходомъ, то значеніе этого порта въ отношеніи лѣсного вывоза станетъ вполнѣ очевиднымъ.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Государственное значеніе Мурманской жел. дор.

Отъ времени возникновенія идеи желѣзной дороги на Мурманъ, съ 1894 года, до ея осуществленія прошелъ 21 годъ. Такое промедленіе объясняется причинами экономическими и финансовыми. Въ мирное время пропускная способность русскихъ крупныхъ незамерзающихъ портовъ Балтійскаго и Чернаго морей вмѣстѣ съ другими портами настолько удовлетворяла потребности русской внѣшней торговли, что постройка новаго незамерзающаго порта на Мурманѣ и желѣзной дороги къ нему, большого протяженія, и затрата на это значительныхъ средствъ далеко не всѣмъ представлялись предпріятіемъ первостепеннаго государственнаго значенія. Развитіе же производительныхъ силъ Сѣвера Россіи сооруженіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ также уступало свою очередь развитію желѣзнодорожной сѣти и подъему производительныхъ силъ въ другихъ, болѣе населенныхъ районахъ страны. Всѣ возникавшіе за это время для обслуживанія Сѣвера Россіи проекты новыхъ желѣзныхъ дорогъ (Полярная желѣзная дорога, отъ Обдорска до Хайпудырской губы Баренцова моря, или къ устью рѣки Печоры; Обь-Урало-Бѣломорская желѣзная дорога, отъ Оби черезъ Уралъ до Архангельска, приблизительно по 63—64 параллелямъ; желѣзная дорога Сорока-Котласъ), а также и построенныя въ этомъ краѣ желѣзныя дороги—Вологда-

Архангельскъ и Вятка-Котласъ—обязательно стремились и стремятся разрѣшить двѣ задачи, т.-е. не только обслуживать мѣстный районъ, но и перевозить къ Бѣломорской границѣ, даже въ соединенiи съ внутренними водными путями, возможно большее количество грузовъ по внѣшней торговлѣ. Казалось, не было сомнѣнiя въ томъ, что удовлетворенiе только первой изъ этихъ задачъ нѣсколько лѣтъ могло бы не оправдать финансовыхъ затратъ на сооруженiе желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ Россiи. Потребность же въ созданiи новыхъ желѣзнодорожно-водныхъ сѣверныхъ сообщенiй Россiи съ Западной Европой съ достаточной остротой не ощущалась.

Между тѣмъ историческими свѣдѣнiями о промыслахъ и торговлѣ Мурмана съ Англiей, Голландiей и Норвегiей и результатами всевозможныхъ изслѣдованiй, которымъ этотъ край подвергался, особенно начиная съ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтiя (Комиссiя 1870 года для изысканiя мѣръ къ экономическому развитiю сѣвернаго края; Особая Экспедицiя 1872 года представителей Министерствъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Морского для выбора порта на Мурманѣ; Архангельская Комиссiя 1881 года о нуждахъ Сѣвернаго края; командировки: капитана Иванова—въ 1890 году, С. Ю. Витте и Б. А. Риппаса—въ 1894 году, адмирала А. К. Сиденснера—въ 1896 году, адмирала Дубасова—въ 1897 году; Комитетъ для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера 1894 года и „Сѣверная Комиссiя" Комитета; Экспедицiя для научно-промысловыхъ изслѣдованiй у береговъ Мурмана 1898—1907 годовъ; Особая Статистическая партiя 1902—1904 годовъ для обслѣдованiя Мурмана, организованная Комитетомъ для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера *),—неоднократно и убѣдительно доказывалась цѣлесообразность и выгодность для страны постройки на Мурманъ желѣзной дороги и оборудованiя тамъ коммерческаго порта. Тѣмъ не менѣе всѣ эти доказательства мало ускоряли положительное разрѣшенiе вопроса о сооруженiи Мурманской желѣзной дороги. Насколько даже въ самое послѣднее передъ войной время не чувствовалась или не сознавалась въ Россiи потребность въ сооруженiи Мурманской желѣзной дороги и оборудованiи новаго порта на Мурманѣ—видно изъ того, что Особое, образованное

*) О всѣхъ этихъ изслѣдованiяхъ см. у А. К. Сиденснера.

весной 1914 года при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ Совѣщаніе по вопросу о выработкѣ финансоваго плана желѣзнодорожнаго строительства на ближайшіе годы—совершенно не возбуждало вопроса о включеніи въ этотъ планъ Мурманской желѣзной дороги, хотя имѣло въ виду сооруженіе линій въ Сѣверномъ районѣ Россіи (главнымъ образомъ, Обь-Урало-Бѣломорскую и Камо-Печорскую желѣзныя дороги *), и хотя развитіе новыхъ вывозныхъ желѣзнодорожныхъ путей къ Балтійскому, Черному и Азовскому морямъ составляло за послѣднее двадцатилѣтіе, какъ и прежде **), одну изъ главнѣйшихъ задачъ, которыми опредѣлялась политика Правительства въ развитіи рельсовой сѣти страны. Такъ въ этотъ періодъ разрѣшены къ постройкѣ и большей частью уже построены желѣзныя дороги: отъ Вятки къ Петрограду, отъ Вологды къ Архангельску, отъ Москвы до Виндавы, отъ Мерефы до Херсона, отъ Бахмача до Одессы, отъ Ѳедоровки до Скадовска, отъ Лейпцигской до Аккермана, отъ Армавира до Туапсе, отъ Сарабуза къ Евпаторіи, отъ Орла къ Петрограду — и одобрено сооруженіе желѣзной дороги, соединяющей Заволжье и Сибирь съ портами Чернаго и Азовскаго морей. Кромѣ того, усиленіе пропускной способности существующихъ портовъ Бѣлаго, Балтійскаго и Чернаго морей и изученіе условій для оборудованія новыхъ портовъ въ этихъ моряхъ составляло также предметъ усиленныхъ заботъ Правительства за послѣднее двадцатилѣтіе ***).

Слѣдовательно, развитіе желѣзныхъ дорогъ и портовъ, предназначенныхъ, главнымъ образомъ, для обслуживанія и усиленія русской внѣшней торговли въ послѣдніе годы, какъ и раньше, признавалось одной изъ важнѣйшихъ задачъ, постоянное и наиболѣе полное разрѣшеніе которой отвѣчаетъ интересамъ государственнаго и народнаго хозяйства.

---

*) См. журналъ Совѣщанія, отъ 4 марта—16 мая 1914 года, стр. 5.

**) Причины ранняго появленія въ Западной Европѣ и Россіи желѣзныхъ дорогъ къ портамъ разъяснены А. И. Чупровымъ въ докторской диссертаціи: „Желѣзнодорожное Хозяйство" ч. II. глава VI. См. также „Труды Отдѣла Торговыхъ Портовъ М. Т. и П." Вып. XXIV. „Приморскіе Торговые Порты Европейской Россіи". Спб., 1908, стр. 7—17.

***) Труды Отдѣла Торговыхъ портовъ М-ва Т. и П. Вып. XXXI. Спб. 1912. „Указатель портовыхъ изысканій", стр. 1—18.

Тѣмъ не менѣе Мурманская желѣзная дорога и Мурманскій незамерзающій портъ ждали своей очереди.

Причиной тому является тотъ быстрый темпъ экономическаго развитія Россіи, который былъ установленъ въ эпоху Министра Финансовъ С. Ю. Витте.

Для подъема производительныхъ силъ страны, для перехода ея въ высшую стадію хозяйственнаго развитія принимался Правительствомъ цѣлый рядъ самыхъ рѣшительныхъ и грандіозныхъ мѣропріятій, которыя въ самое короткое время давали наибольшій эффектъ. Сооруженіе Мурманской желѣзной дороги, какъ мѣропріятіе экономической политики, въ такую эпоху, конечно, не могло стоять на ряду съ важнѣйшими вопросами желѣзнодорожнаго строительства и желѣзнодорожнаго хозяйства. Нужно было увеличить торговый и расчетный балансы страны, а для этого нужно было усилить вывозъ. Выстрое усиленіе вывоза обезпечивалось, главнымъ образомъ, развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ производительныхъ, густо - населенныхъ районахъ страны и привлеченіемъ къ международной торговлѣ новыхъ богатыхъ, неиспользованныхъ, но уже населенныхъ районовъ. Прежде всего нужно было привлечь къ участію въ международномъ обмѣнѣ и использовать тѣ районы страны, гдѣ уже раньше сочетались естественные факторы производства, природа и трудъ, гдѣ производство продуктовъ международнаго обмѣна уже было въ стадіи развитія и роста и ждало и жаждало обезпеченія обмѣна созданіемъ новыхъ кратчайшихъ къ международнымъ рынкамъ и удобнѣйшихъ путей сообщенія, чтобы еще быстрѣе расцвѣсть. Такихъ районовъ въ Россіи было еще много, и такимъ райономъ не могъ быть районъ Мурманской желѣзной дороги, гдѣ дары природы несомнѣнно огромны, но куда населеніе т.-е. трудъ, а также капиталъ могутъ явиться только послѣ проведенія желѣзной дороги и въ результатѣ цѣлаго ряда систематическихъ мѣропріятій для поднятія производительныхъ силъ края.

Сознавая же необходимость сооруженія также и колонизаціонныхъ и стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ, Правительство естественно обращалось прежде всего къ сооруженію наиболѣе нужныхъ и наиболѣе важныхъ, которыя, какъ, напримѣръ, Сибирская и Ташкентская, Сѣверная, Средне-Азіатская, Закавказскія — исчерпывали

всѣ возможные денежные источники государства на желѣзнодорожное строительство.

Мѣстное значеніе Мурманской желѣзной дороги сознано давно. Необходимость въ ней, какъ въ новомъ свободномъ пути сообщенія съ Западной Европой и Америкой почувствовалось во всей полнотѣ только во время войны. И потому большая нѣкогда идея желѣзной дороги на Мурманъ, стала сразу великой и жизненной для страны идеей и потребовала немедленнаго осуществленія.

Послѣ войны Мурманъ, какъ незамерзающій портъ, и желѣзныя дороги къ нему вступять въ борьбу съ другими такими же портами страны и другими выходными изъ нея путями. Въ этой борьбѣ новый портъ будетъ обладать огромными географическими преимуществами, облегчитъ при проектированіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ одновременное разрѣшеніе этими дорогами двухъ указанныхъ выше задачъ и потому ускоритъ желѣзнодорожное строительство въ этомъ богатомъ краѣ, а, ускоривъ развитіе на Сѣверѣ Россіи желѣзнодорожной сѣти, Мурманскій незамерзающій портъ овладѣетъ огромнымъ мѣстнымъ райономъ съ неисчерпаемыми богатствами, который вслѣдствіе своего географическаго положенія никогда не станетъ райономъ другихъ незамерзающихъ портовъ страны.

Усиленіе пропускной способности внѣшнихъ сообщеній страны *) постройкой новыхъ желѣзныхъ дорогъ и портовъ и развитіемъ старыхъ, само по себѣ является несомнѣннымъ факторомъ увеличенія выгодъ страны отъ внѣшней торговли *), такъ какъ удешевляя расходы на транспортъ, облегчаетъ странѣ конкуренцію на международныхъ рынкахъ съ другими странами, ускоряетъ темпъ внѣшней торговли, распредѣляя его равномѣрно на всѣ времена года, реализація же сезонныхъ товаровъ во внѣшней торговлѣ при наличности достаточной пропускной способности внѣшнихъ сообщеній можетъ-быть произведена съ гораздо большими выгодами для страны, чѣмъ при недостаточной.

Мурманскій же портъ, усиливая общую пропускную

---

*) т.-е. путей сообщенія къ пограничнымъ пунктамъ и самыхъ этихъ пунктовъ.

**) См. Г. Зивекингъ: „Внѣшняя торговая политика", рус. пер. В. Ѳ. Гефдинга, подъ ред. П. Б. Струве, Спб., 1908, стр. 24—32.

способность внѣшнихъ сообщеній России, очень быстро будетъ содѣйствовать естественному использованію своей огромной пропускной способности не только грузами, отвлекаемыми отъ другихъ портовъ, въ силу своего географическаго положенія, но и грузами пробужденнаго Мурманской желѣзной дорогой къ новой жизни огромнаго и богатаго неиспользованными производительными силами Сѣвера Россіи и Сибири.

Мурманская магистраль, съ незамерзающимъ портомъ на Мурманскомъ берегу, при надлежащемъ его оборудованіи, несомнѣнно, будетъ имѣть первостепенное значеніе, какъ для доставки товаровъ изъ Америки и Англіи въ Россію, такъ и для вывоза изъ сѣверной Россіи и Сибири предметовъ производства, сбытъ которыхъ нынѣ встрѣчаетъ значительныя затрудненія, вслѣдствіе отсутствія удобныхъ путей сообщенія. Будущая незамерзающая гавань сама по себѣ обезпечиваетъ ввозъ товаровъ въ теченіе круглаго года. Морскіе же пути, ведущіе къ этому порту, по сравненію съ портами Балтійскаго моря, представляются столь удобными, что на Мурманъ направится большое количество судовъ, особенно изъ американскихъ гаваней. Какъ извѣстно, пароходы „Восточно-Азіатскаго пароходства", вслѣдствіе особенныхъ условій мореплаванія лѣтомъ минувшаго 1914 года, приходили изъ Нью-Іорка непосредственно въ Архангельскъ, заходя по пути въ сѣверную Норвегію. Весь путь до будущаго русскаго порта идетъ открытымъ океаномъ, безъ проливовъ и бельтовъ, затрудняющихъ доступъ къ Балтійскому морю. Что же касается разстоянія отъ Нью-Іорка до Мурмана, то оно, согласно показаніямъ капитановъ пароходовъ, значительно короче разстоянія отъ того же города до наиболѣе западнаго Балтійскаго порта — Либавы. Капитаны опредѣляютъ разстояніе отъ Нью-Іорка до Архангельска всего на 200 миль дальше пути отъ Нью-Іорка до Либавы. Переходъ отъ Александровска до Архангельска составляетъ 36—40 часовъ; за вычетомъ времени, необходимаго на прохожденіе этихъ 200 миль, получается разница на сутки въ пользу Мурмана. Кромѣ сбереженія топлива, при отправленіи на Мурманъ отпадаютъ также лоцманскіе расходы, уплачиваемые при проходѣ черезъ датскіе проливы, вслѣдствіе чего этотъ кратчайшій путь явится для пароходовъ также болѣе экономнымъ. Такимъ образомъ, можно будетъ разсчитывать, особенно въ

зимнее время, на весьма значительное количество грузовъ изъ американскихъ портовъ, предназначенныхъ для сѣверныхъ губерній и для обширнаго сибирскаго рынка.

Сокращеніе морского перехода отъ Нью-Іорка въ Кольскій заливъ, по сравненію съ Либавой, не можетъ не отразиться также на пассажирскомъ движеніи черезъ будущій Мурманскій портъ. Мурманскій портъ въ будущемъ можетъ разсчитывать на значительное пассажирское движеніе, въ особенности въ Америку, изъ нашихъ сѣверныхъ губерній и изъ Сибири. Норвежскіе судовладѣльцы, вполнѣ оцѣнивая значеніе будущей Мурманской магистрали, уже теперь выступаютъ съ предложеніями своего парового флота къ обслуживанію Мурманскаго порта, для чего они проектируютъ устройство нѣсколькихъ новыхъ пароходныхъ линій между Мурманомъ и Сѣверной и Южной Америкой.

Удобства и выгоды сообщенія съ Мурманомъ создаются желѣзной дорогой также и для англійскихъ портовъ, особенно сѣверныхъ. Удобство морскихъ сообщеній между Англіей и Мурманомъ доказывается уже теперь ежегоднымъ многократнымъ посѣщеніемъ Мурмана многочисленными англійскими тралловыми пароходами, идущими въ наши сѣверныя воды для рыбнаго промысла. Что же касается разстоянія, то переходъ изъ Англіи, особенно изъ сѣверной ея части, можетъсчитаться приблизительно одинаковымъ съ путемъ изъ Англіи въ Либаву и, слѣдовательно, короче перехода изъ Англіи въ Петроградъ.

Исключительныя условія военнаго времени создали необходимость скорѣйшаго сооруженія Мурманской желѣзной дороги, причемъ предположенія о финансовыхъ результатахъ ея сооруженія и эксплоатаціи не могли имѣть вліяніе на рѣшеніе вопроса о сооруженіи желѣзной дороги такого первостепеннаго государственнаго значенія, какъ Мурманская.

Подробныя экономическія изысканія объ ожидаемой работѣ и финансовыхъ результатахъ ея сооруженія и эксплоатаціи поэтому еще впереди

Вполнѣ вѣроятно, что эти изысканія докажутъ дефицитность дороги на нѣсколько лѣтъ, если развитіе желѣзнодорожной сѣти и производительныхъ силъ ея района будетъ совершаться медленно.

Кромѣ тѣхъ мѣропріятій для развитія производитель-

ныхъ силъ мѣстнаго района дороги, и, слѣдовательно, для увеличенія ея грузооборота, которыя указаны выше, огромное значеніе для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги будетъ имѣть расширеніе ея транзитныхъ районовъ сооруженіемъ желѣзной дороги отъ Сороки на Котласъ, или еще лучше на Пермь. Тогда при посредствѣ Мурманской желѣзной дороги будутъ обмѣниваться грузами Западная Европа и Америка, съ одной стороны, и Сибирь, съ другой. Пробѣгъ этого транзита по Мурманской желѣзной дорогѣ отъ Сороки до Мурмана опредѣляется въ 705 верстъ, изъ 1061 версты общаго ея протяженія.

Сооружаемый нынѣ портъ на Мурманѣ никогда не замерзающій, открытый круглый годъ для мореплаванія, доступный для самыхъ большихъ и глубокосидящихъ океанскихъ судовъ, самый близкій къ Англіи и Америкѣ по времени морского перехода русскій портъ, лежащій у свободнаго океана, не стѣсненнаго ни Бельтами, ни Дарданеллами,—явится тѣмъ давно желаннымъ выходомъ на міровой рынокъ нашей торговли, котораго она давно уже ищетъ, запертая въ Бѣломъ морѣ льдами, а въ Балтійскомъ и Черномъ—проливами, ключи отъ которыхъ не въ нашихъ рукахъ.

Какъ бы ни сложилась дальнѣйшая судьба Дарданеллъ, нельзя не признать, что торговый путь изъ Сибири въ западную Европу пойдетъ не черезъ южныя моря, а черезъ сѣверныя, по кратчайшему своему направленію.

Давно и настойчиво пробивалась въ этомъ направленіи наша внѣшняя торговля, испытывала громадныя затрудненія въ замерзаемости нашихъ сѣверныхъ портовъ, которые становятся недоступными для морской торговли и закрываются обычно какъ разъ въ то самое время, когда особенно дѣятельные торговые обороты страны, реализующей свой урожай, требуютъ безпрерывнаго и свободнаго общенія съ моремъ. Міровая торговля, съ которой прочно связаны интересы Россіи, не знаетъ отдыха, не терпитъ перерывовъ, вызываемыхъ замерзаніемъ портовъ, неотвратимыхъ и въ корнѣ подрывающихъ всѣ коммерческіе расчеты и планы.

Тѣ изъ балтійскихъ портовъ, которые можно считать незамерзающими, какъ напримѣръ, Либава и Виндава, все же стѣсняютъ торговлю, такъ какъ по своей сра-

вительной мелководности не допускаютъ увеличенія тоннажа судовъ, къ чему такъ стремится торговля для удешевленія фрахтовъ. Въ этомъ направленіи и въ будущемъ нельзя ожидать коренного улучшенія, такъ какъ въ силу своихъ естественныхъ условій Балтійское море никогда не будетъ въ состояніи допускать плаваніе самыхъ большихъ и глубокосидящихъ океанскихъ судовъ.

Поэтому наши главные грузовые потоки по внѣшней торговлѣ до сихъ поръ тяготѣли къ южнымъ портамъ, гдѣ обезпечены были и свободное круглый годъ море и неограниченная осадка морскихъ судовъ.

Въ ближайшемъ будущемъ послѣ войны, въ зависимости отъ направленія тарифной политики Правительства и постройки тѣхъ или другихъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ къ портамъ, очевидно, предстоитъ конкуренція южныхъ, западныхъ и сѣверныхъ портовъ за сибирскій экспортъ.

Изслѣдователи экономическаго значенія портовъ для направленія желѣзнодорожнаго строительства *) до сихъ поръ отмѣчали только борьбу южныхъ и западныхъ портовъ за привлеченіе внѣшней торговли при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ. Съ постройкой Мурманской желѣзной дороги появятся въ этой борьбѣ новые могущественные и независимые конкуренты — Мурманскій портъ и развивающіеся подъ вліяніемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ Россіи существующіе сѣверные порты.

Факторы этой будущей борьбы еще мало выяснены экономическими изслѣдованіями, и конечно, еще не установлены событіями, но для предстоящей борьбы Мурманскій портъ обладаетъ несомѣнными преимуществами своего географическаго положенія.

Съ открытіемъ новаго выхода къ незамерзающему, доступному для самыхъ большихъ судовъ міра порту, наша внѣшняя торговля направится по сѣверному, естественному своему пути, который съ постройкой дороги отъ Сороки до Перми будетъ притомъ кратчайшимъ для грузовъ, слѣдующихъ изъ Сибири.

Сравнительная таблица кратчайшихъ разстояній отъ

---

*) См. А. И. Чупровъ „Желѣзнодорожное Хозяйство", ч. II, гл. III и IV и С. А. Кнушевицкій „Обзоръ коммерческой дѣятельности южно-русскихъ портовъ", Изд. Комм. Отд. Южныхъ жел. дор. Харьковъ 1910 г., гл. I.

Омска до незамерзающихъ портовъ Балтійскаго моря и до Мурмана даетъ слѣдующіе результаты:

До станціи Куломзино, Омской желѣзной дороги.

Отъ:	Верстъ:	Черезъ:
Виндавы . . .	3438	Ново-Сокольники, Москву, Казань, Екатеринбургъ.
Либавы	3459	Ново-Сокольники, Москву, Казань, Екатеринбургъ.
Мурмана . .	3405	Сороку, Котласъ, Вятку, Екатеринбургъ.
Мурмана . .	3200	Сороку, Пермь, Екатеринбургъ.

Такимъ образомъ, путь изъ Сибири къ Мурманскому порту будетъ приблизительно на 210—240 верстъ короче, чѣмъ къ Либавѣ и Виндавѣ, причемъ его преимущества усиливаются 0,006-ными предѣльными уклонами Мурманской желѣзной дороги на протяженіи отъ Сороки до Мурмана.

Несомнѣнно, что сѣверная равнина, по которой пройдетъ желѣзная дорога Сорока—Пермь, допуститъ примѣненіе такихъ же уклоновъ и на этой дорогѣ, чѣмъ обезпечиваются минимальные эксплоатаціонные расходы и максимальная пропускная способность, соотвѣтствующая значенію пути и его задачамъ.

На пониженіе эксплоатаціонныхъ расходовъ окажетъ также сильное вліяніе и обезпеченность всего пути топливомъ—имѣющими сейчасъ ничтожный сбытъ обширными лѣсами Архангельской и Вологодскай губерній и каменнымъ углемъ изъ сосѣдняго Шпицбергена.

Грузооборотъ же этого новаго пути изъ Азіи въ Европу, конечно, будетъ прежде всего обезпеченъ транзитомъ по международной торговлѣ, объ огромномъ количествѣ котораго теперь съ трудомъ можно составить самое приблизительное представленіе: новыя, почти нетронутыя страны свѣта и огромныя области съ неисчерпаемыми, еще мало извѣстными, богатствами, желѣзной дорогой будутъ включены въ кругъ мірового хозяйства; можно ли теперь точно предвидѣть и представить, какія таятся въ этихъ странахъ производительныя силы?

Изъ мѣстныхъ же грузовъ дороги изъ Сибири на Мурманъ уже и теперь ясно и несомнѣнно огромное количество лѣса, который особенно нуженъ будетъ воз-

рождающейся Европѣ послѣ войны и который будетъ перевозиться къ Мурманскому порту для экспорта за границу.

Развитіе эксплоатаціи лѣсныхъ богатствъ Сѣвера Россіи, принадлежащихъ почти исключительно казнѣ, въ значительной степени увеличитъ государственные доходы по смѣтѣ Лѣсного Департамента.

Если и теперь ясны факторы пониженія эксплоатаціонныхъ расходовъ и огромнаго роста грузооборота всѣхъ дорогъ, входящихъ въ будущій новый путь изъ Сибири на Мурманъ, то несомнѣнна и высокая впослѣдствіи доходность этихъ дорогъ, которая вполнѣ оправдаетъ всѣ расходы по ихъ сооруженію.

Но, конечно, не эта доходность Сибирско-Мурманскихъ желѣзнодорожныхъ путей создастъ ихъ государственное значеніе.

Для государственнаго и народнаго хозяйства неизмѣримо важнѣе усиленіе при помощи этихъ дорогъ нашего экспорта, т.-е. нашихъ торговаго и расчетнаго балансовъ.

Мурманская желѣзная дорога нужна и важна для Россіи потому, что даетъ ей безпрепятственное и независимое отъ сосѣдей сообщеніе со всѣмъ внѣшнимъ міромъ и, являясь на территоріи Россіи новымъ великимъ путемъ съ Востока на Западъ, создаетъ ей въ международной торговлѣ могущественное положеніе, при которомъ ея неисчерпаемыя естественныя богатства получатъ свободный выходъ на міровые рынки.

ПРИЛОЖЕНІЯ:

I. Статистическія приложенія: 1) пространство и населеніе района Мурманской жел. дор., 2) распредѣленіе въ немъ земельной собственности и 3) внѣшняя торговля въ немъ.

II. Статьи иностранныхъ газетъ и журналовъ о Мурманской жел. дор., въ русскомъ переводѣ: 1) Times, 2) The Graphic, 3) Illustration, 4) Verdens Gang (Норв.), 5) Шведскихъ газетъ.

III. Указатель источниковъ.

IV. Личный составъ строительнаго Управленія и линейной администраціи по постройкѣ Петрозаводскъ-Сороцкой и Мурманской желѣзнодорожныхъ линій.

V. Карта Сѣверной части Европейской Россіи и сѣверныхъ путей изъ Азіи въ Западную Европу.

I. Статистическія приложенія:

а) Таблицы:

1) пространство и населеніе Мурманской жел. дор.;

2) распредѣленіе въ немъ земельной собственности по категоріямъ владѣльцевъ;

3) внѣшная торговля района

б) Объясненія къ таблицамъ.

1) Пространство и населеніе района дороги.

Пространство мѣстнаго района Мурманской жел. дор.; а также количество и плотность населенія въ немъ по послѣднему (за 1914 годъ) Статистическому Ежегоднику Центр. Статист. Комит. представляются въ слѣдующей таблицѣ:

	Площадь, въ кв. верстахъ безъ значит. внутр. водъ.	Населеніе въ тыс,	Плотность населенія на 1 кв. версту.
Архангельск. губ.	**178.443,1**	**86,4**	**0,4**
Мурманъ	*130.210*	*14,3*	*0,2*
1, Александровскій у. (бывш. Кольскій) .	130.210	14,3	0,2
Поморье	*48,233,1*	*72,1*	*1,5*
2. Кемскій уѣздъ . .	35.675	49,6	1,4
3. Западная половина Онежскаго уѣзда, безъ г. Онеги, тяготѣющаго къ Архангельской ж. д. .	12.558,1	22,5	1,8
Олонецкая губ. .	**41.800,1**	**93,2**	**2,2**
Часть Олоніи . .	*41,800,1*	*93,2*	*2,2*
4. Повѣнецкій уѣздъ .	35.238,3	41,7	1.2
5, Сѣверная половина Петрозаводскаго у. и половина г. Петрозаводска	6.561,8	51,5	7,9
ИТОГО	**220,243,2**	**179,6** [1])	**0,8**

[1]) Въ томъ числѣ городское населеніе (Александровскъ, Кола, Кемь, Повѣнецъ и половина населенія Петрозаводска) составляетъ 18,8 чел., или 10,4%, Общее количество находящихся на линіи служащихъ и рабочихъ по постройкѣ и временной эксплоатаціи опредѣляется около 30.000 челов. Слѣдовательно, строительнымъ персоналомъ Мурманской жел. дороги количество населенія ея района увеличилось приблизительно на 17%.

2) Распредѣленіе земельной собственности въ районѣ Мурманской жел. дор.

Источникъ: „Статистика землевладѣнія 1905 года. Сводъ данныхъ по 50 губ. Евр. Россіи. Изд. Ц. С. К. М. В. Д. СПб., 1906—7; Выпускъ 15 — Архангельская губ. Выпускъ 25 — Олонецкая губ. Таблица I".

Губерніи и уѣзды.	Общее количество земли въ десят.	Распредѣленіе зем. соб. въ $^{0}/_{0}$ между категоріями владѣльцевъ.		
		Частновладѣльческія земли.	Надѣльныя земли.	Земли государства и учрежденій.
АРХАНГЕЛЬСКАЯ губ.				
Уѣзды:				
Александровскій .	13.327.483	0,0	0,0	100,0
Кемскій	4.550.878	0,1	0,9	99,0
Онежскій (весь) . .	2.686.418	0,4	1,5	98,1
ОЛОНЕЦКАЯ губ.				
Уѣзды:				
Повѣнецкій . . .	3.575.389	0,1	16,3	83,6
Петрозаводскій (весь)	1.250.460	4,6	66,1	29,3

3) Внѣшняя торговля въ районѣ Мурманской жел. дор.

Обороты по внѣшней торговлѣ за 1912—1914 годы шести Бѣломорскихъ таможенныхъ учрежденій (заставъ) находящихся въ районѣ Мурманской ж. д. (На основаніи „Обзоровъ внѣшней торговли Россіи", изд. Д-та Там. сбор., ч. I, табл. 3 и ч. II). Количества и цѣнность вывезенныхъ и привезенныхъ товаровъ.

НАЗВАНІЯ ТАМОЖЕННЫХЪ ЗАСТАВЪ.	1912				1913				1914*)			
	ВЫВОЗЪ.		ПРИВОЗЪ.		ВЫВОЗЪ.		ПРИВОЗЪ.		ВЫВОЗЪ.		ПРИВОЗЪ.	
	Кол. въ пуд.	Цѣнность въ руб.	Кол. въ пуд.	Цѣнность въ руб.	Кол. въ пуд.	Цѣнность въ руб.	Кол. въ пуд.	Цѣнность въ руб.	Кол. въ пуд.	Цѣнность въ руб.	Кол. въ пуд.	Цѣнность въ руб
1. Сумская	8.505	3.040	6.435	19.2[illegible]	11 000	1.460	1.322	2.074	11 000	1.693	6.500	7 768
2. Сорокская	2.639.883	842.243	6.000	11 7[illegible]	[illegible]273 [illegible]45	1.584.939	19.757	4 829	4.809.000	3.837.247	11.000	7.585
3. Кемская	1.309.535	397.691	1.364	2.8[illegible]	2.146 [illegible]10	649.998	47.150	7.618	1.554 540	1.138.710	415.762	52 632
4. Керетская	476.550	97.420	22.465	6.7[illegible]	714 [illegible]50	162.680	—		503 [illegible]50	277.875		
5. Ковдинская	3.054 855	1.269.867	349	5.7[illegible]	[illegible]186 544	1.274.945	271	5.743	1.744.010	1.242.275	2.436.494	371.071
6. Умбская	1.060.500	352.540	8.923	12.5[illegible]	[illegible]204 640	381.180	67.308	10.805	1.227 3[illegible]5	720.830	18 500	2.868
ИТОГО	8.549.528	2.962.801	45.536	58.7[illegible]	[illegible]53[illegible] [illegible]89	4.055.202	135.808	31.069	9 849.675	8.218.630	2.888 256	441.924
Въ %-номъ отношеніи ко всей Бѣломорской границѣ	11 3	10,6	0 8	1,3	12 [illegible]	11,1	1,7	0 5	12,3	11,7	8,3	0,9
Таможенныя учрежденія всей Бѣломорской границы (изъ итоговъ таблицъ IV и VI, ч. I „Обзора")	**75.585.000**	**27 731 649**	*6.021 000*	*4.61[illegible]*	**[illegible]944 [illegible]00**	**36 435.762**	*7.839 000*	*5.72[illegible] 001*	**80 349 000**	**70,519.941**	*34 770.000*	*46.892 015*

*) Свѣдѣнія *о количествахъ* вывезенныхъ и привезенныхъ товаровъ за 1914 годъ, получены въ Д-тѣ Тамож. Сбор. изъ матеріаловъ для ч. II „Обзора" еще не изданной

ОБЪЯСНЕНІЯ КЪ ТАБЛИЦАМЪ.

По мнѣнію А. И Чупрова *), неизмѣнно подтверждаемому фактами, „вопросъ о величинѣ района желѣзной дороги не допускаетъ какого либо общаго рѣшенія".

Поэтому, болѣе точное опредѣленіе величины мѣстнаго района Мурманской желѣзной дороги слѣдуетъ оставить до экономическихъ изысканій: изысканія въ этомъ вопросѣ будутъ руководствоваться уже фактической картиной движенія грузовъ, по крайней мѣрѣ по Петрозаводскъ-Сороцкой линіи, для которой границы района наименѣе уловимы. Такъ какъ средніе пробѣги грузовъ по гужевымъ путямъ достигаютъ на сѣверѣ нѣсколькихъ сотъ верстъ, то въ настоящее время не будетъ преувеличеніемъ опредѣленіе района Мурманской желѣзной дороги (см. таблицу 1), пятью обслуживаемыми ею уѣздами: Александровскимъ, Кемскимъ и западной половиной Онежскаго (безъ г. Онеги, лежащаго на правомъ берегу одноименной рѣки и тяготѣющаго къ Вологодско-Архангельской линіи Сѣверныхъ жел. дорогъ, отъ которой г. Онега отстоитъ на 160 верстъ, отъ ближайшей же станціи Мурманской желѣзной дороги, села Сороки — на 220 верстъ) уѣздовъ, Архангельской губерніи, Повѣнецкимъ и сѣверной половиной Петрозаводскаго уѣзда (южная половина будетъ обслуживаться Олонецкой желѣзной дорогой), Олонецкой губерніи. Даже въ такомъ опредѣленіи района Мурманской желѣзной дороги административными границами обслуживаемыхъ ею уѣздовъ и ариѳметическимъ дѣленіемъ нѣкоторыхъ уѣздовъ между

*) См. А. И. Чупровъ. „Желѣзнодорожное хозяйство", ч. II, гл. VIII; стр. 488, изд. 1910 г.

Мурманской и другими ближайшими къ ней желѣзными дорогами, вѣроятно, впослѣдствіи окажется ошибка въ сторону преуменьшенія: къ району дороги придется отнести нѣкоторую ближайшую часть Финляндіи, уже ранѣе тяготѣвшую къ Ковдѣ и Керети. Кромѣ того возможно, что и Пудожскій уѣздъ, Олонецкой губерніи, расположенный къ востоку отъ Онежскаго озера, черезъ него будетъ сѣверной частью тяготѣть къ Мурманской желѣзной дорогѣ. Въ настоящее время особенная точность при теоретическомъ опредѣленіи мѣстнаго района Мурманской желѣзной дороги и не требуется, такъ какъ подсчеты ожидаемаго на ней грузооборота еще впереди. Но и при этихъ подсчетахъ, вѣроятно, цѣлесообразнѣе будетъ опредѣлить районъ въ тѣхъ предѣлахъ, въ какихъ опредѣляется онъ настоящей таблицей.

Что касается плотности населенія, то незначительная плотность населенія въ районѣ дороги подчеркиваетъ ея колонизаціонный характеръ.

Ничтожная плотность населенія и отсутствіе крупныхъ городскихъ центровъ въ районѣ Мурманской желѣзной дороги (города: Петрозаводскъ, Повѣнецъ, Кемь, Кола, Александровскъ, причемъ половину населенія Петрозаводска слѣдуетъ отнести къ району Олонецкой желѣзной дороги, и тогда городское населеніе района Мурманской желѣзной дороги опредѣлится въ 18,8 тыс. чел., или 10,4% всего населенія района), лишаетъ ее самыхъ благодѣтельныхъ факторовъ быстраго роста грузооборота *) и подчеркиваетъ необходимость самыхъ рѣшительныхъ мѣръ для колонизаціи района дороги привлеченіемъ населенія изъ другихъ районовъ страны. Желѣзная дорога уже сама по себѣ будетъ способствовать привлеченію новаго населенія, но цѣлесообразнѣе было бы также принять непосредственныя мѣры для развитія колонизаціи въ ея районѣ. Какъ извѣстно, при сооруженіи Сибирской желѣзной дороги необходимость принятія мѣръ для колонизаціи ея района была признана Правительствомъ и для этой цѣли, а также для развитія вспомогательныхъ предпріятій дороги, которыя содѣйствовали бы подъему производительныхъ силъ ея района, и былъ созданъ, по инициативѣ Министра Финансовъ С. Ю. Витте, въ 1893 году особый Комитетъ Сибирской желѣзной дороги подъ предсѣдательствомъ

*) См. А. И. Чупровъ. Ibidem, стр. 502—505.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Наслѣдника Цесаревича НИКОЛАЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА, который оставилъ за собою предсѣдательствованіе и послѣ восшествія своего на престолъ *).

Энергичная колонизація района Мурманской желѣзной дороги встрѣчаетъ весьма удобную для Правительства частно-правовую обстановку: почти вся территорія Александровскаго, Кемскаго, Онежскаго и большая часть территоріи Повѣнецкаго уѣздовъ принадлежитъ казнѣ (см. таблицу 2-ую), Петрозаводскій же уѣздъ въ колонизаціи не нуждается.

Распредѣленіе земельной собственности на сѣверѣ Россіи вообще и въ частности въ районѣ Мурманской желѣзной дороги чрезвычайно благопріятно также для увеличенія государственныхъ доходовъ развитіемъ эксплоатаціи принадлежащихъ почти исключительно казнѣ естественныхъ богатствъ края.

Третья таблица даетъ представленіе о значеніи Бѣломорскихъ портовъ, расположенныхъ въ районѣ Мурманской желѣзной дороги, для внѣшней торговли Россіи.

Почти все количество вывоза черезъ эти порты составляютъ лѣсные товары. Преобладающими товарами по привозу являются каменный уголь, соль и рыба. Главныя страны назначенія вывозныхъ товаровъ—Англія и Норвегія. Ввозные товары поступаютъ изъ Англіи, Норвегіи и Финляндіи. Изъ Финляндіи товары поступаютъ по гужевымъ и внутреннимъ воднымъ путямъ. Привозятся изъ всѣхъ этихъ странъ: рыба, желѣзо, мануфактура, машины швейныя и т. п. Рыба привозится изъ Норвегіи, но, главнымъ образомъ, въ Архангельскъ, въ порты же района Мурманской желѣзной дороги привозъ ея незначителенъ. Изъ Финляндіи сплавляются по воднымъ путямъ лѣсные товары для вывоза за-границу. Въ 1914 году въ Ковду, вслѣдствіе блокады Балтійскаго моря и за-

---

*) См. „Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути“. Изд. Редакціи періодическихъ изданій Министерства Финансовъ, Спб., 1902, стр. 8—24. „Сибирская жел. дорога въ ея прошломъ и настоящемъ“. Историч. очеркъ С. В. Саблера и И. В. Сосновскаго, подъ главной редакціей Статсъ-Секретаря Куломзина, къ десятилѣтію Комитета Сибирской жел. дороги (1893—1903), Спб., 1903, Глава третья, стр. 292—359: „Вспомогательныя предпріятія, связанныя съ сооруженіемъ Сибирской жел. дороги“.

А. А. Кауфманъ: „Переселеніе и колонизація“, Спб., 1905, глава II, стр. 49—127: „Комитетъ Сибирской ж. д. и его переселенческая политика“.

груженности финляндскихъ вывозныхъ желѣзныхъ дорогъ, доставлено изъ Финляндіи небывалое количество лѣсныхъ товаровъ 2.383.494 пудовъ на сумму около 320.000 рублей. Внѣшняя торговля Мурмана была до сихъ поръ незначительна, вслѣдствіе ничтожнаго количества населенія на Мурманѣ (около 14.000 человѣкъ во всемъ Александровскомъ уѣздѣ, изъ которыхъ только около 4.000 чел. живетъ на Мурманскомъ берегу) и отрѣзанности Мурмана отъ Поморья. Вслѣдствіе порто-франко *), внѣшняя торговля на Мурманѣ не подвергается таможенному статистическому учету. Большой каботажъ изъ Балтійскаго моря за разсматриваемые годы зарегистрированъ въ Сорокѣ, Кеми, Керети и Умбѣ. Количество товаровъ, доставляемыхъ въ эти порты изъ Балтійскаго моря, упало съ 16.000 пуд. въ 1912 году до 10.000 пуд. въ 1914 году. Обратный каботажъ наблюдался въ значительномъ количествѣ только съ Мурманскаго берега въ Петроградъ: въ 1913 году было доставлено съ Мурмана въ Петроградъ 143.705 пуд. рыбы на сумму 717.955 руб. (См. „Обзоръ“, Ч. I, Табл. XIV). Несомнѣнно, что Мурманская желѣзная дорога усилитъ роль всѣхъ этихъ портовъ во внѣшней торговлѣ черезъ Бѣломорскій участокъ государственной границы. Если и теперь эти порты обладаютъ собственными районами, изъ которыхъ поступаетъ къ нимъ значительное количество грузовъ для вывоза за-границу, то съ проведеніемъ желѣзной дороги, районы эти очень сильно увеличатся.

Кромѣ того, существующая внѣшняя торговля черезъ порты, расположенные въ районѣ Мурманской желѣзной дороги, въ небольшомъ масштабѣ показываетъ величественную картину работы будущаго океанскаго порта на Мурманѣ, неотъемлемымъ райономъ котораго будетъ весь Сѣверъ Европейской Россіи.

---

*) Порто-франко введено на Мурманскомъ берегу въ 1868 году.

II. Статьи иностранныхъ газетъ и журналовъ о Мурманской жел. дор., въ русскомъ переводѣ:

1) Times,

2) The Graphic,

3) Illusration,

4) Verdens Gang (норв.)

5) Шведскихъ газетъ.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ распоряженіи Управленія по постройкѣ Мурманской желѣзной дороги въ настоящее время имѣется до 50 статей изъ иностранныхъ газетъ и журналовъ о Мурманской желѣзной дорогѣ. Большинство ихъ помѣщено въ шведскихъ и норвежскихъ газетахъ. Статьи эти начали появляться приблизительно съ октября 1914 года, появляются до сихъ поръ и приводятъ къ слѣдующимъ заключеніямъ. Быстрое сооруженіе Мурманской желѣзной дороги въ общемъ привѣтствуется всей независимой прессой, тѣмъ болѣе, что нѣкоторыя германофильскія газеты въ Швеціи и Норвегіи высказывали самую рѣшительную увѣренность въ неосуществимости постройки дороги въ короткій срокъ. Какъ извѣстно, значительная часть шведской прессы находится подъ вліяніемъ германскихъ агитаторовъ съ докторомъ Свеномъ Гединомъ во главѣ. Цѣль этой агитаціи—вызвать вооруженный конфликтъ между Швеціей и Россіей, доказавъ Швеціи существованіе агрессивныхъ стремленій Россіи къ норвежскому незамерзающему порту Сѣвернаго моря Нарвику (Викторіагавнъ). Такъ какъ овладѣніе этимъ портомъ едва ли могло бы обойтись безъ овладѣнія частью шведской территоріи, то единомышленники Свена Гедина не перестаютъ пугать Швецію призракомъ русской опасности и требовать немедленнаго вооруженнаго выступленія противъ Россіи.

Извѣстія о сооруженіи Мурманской желѣзной дороги этой частью шведской прессы были встрѣчены самыми злобными доказательствами, или неосуществимости всего проекта, или недостаточности Мурманской и Архангельской

желѣзныхъ дорогъ для обслуживанія русской внѣшней торговли.

Осуществляющееся стремленіе Россіи къ своему выходу въ Атлантическій океанъ совершенно лишило почвы германскую агитацію въ Швеціи противъ Россіи.

Такимъ образомъ, сооруженіе Мурманской желѣзной дороги, помимо своего экономическаго и стратегическаго значенія, оказалось положительнымъ факторомъ огромной политической важности для улучшенія русско-шведскихъ отношеній въ такое время, когда обостреніе ихъ могло бы создать Россіи крайне нежелательныя затрудненія въ борьбѣ съ Германіей.

Ниже печатаются нѣсколько наиболѣе характерныхъ статей.

„Times", русскій № 14, отъ 30 октября, новаго стиля, 1915 года.

Къ Ледовитому океану.—Постройка Мурманской желѣзной дороги.

Построивъ Средне-Азіатскій путь, творцомъ котораго былъ генералъ Анненковъ, и Большой Сибирскій путь, Россія въ настоящее время работаетъ надъ проведеніемъ желѣзной дороги къ берегамъ Ледовитаго океана. Идея эта не нова: 15—20 лѣтъ тому назадъ уже существовали проекты о соединеніи желѣзнодорожными линіями крайняго сѣвера Европейской Россіи съ центральной сѣтью ея дорогъ. Осуществленіе ихъ въ данный моментъ вызывается спѣшной необходимостью.

Взгляните на карту сѣверной полосы Россіи: почти отъ центра къ берегу Бѣлаго моря скромно вьется единственная узко-колейная дорога Вологда-Архангельскъ, построенная въ 1897 году, а немного правѣе ея идетъ другая линія Котласъ-Пермь для передачи уральскихъ грузовъ въ Архангельскъ. И эти двѣ дороги, не считая рѣкъ Сѣверной Двины и Сухоны, доступныхъ для судоходства лишь пять мѣсяцевъ въ году, были до сихъ поръ единственными путями, соединяющими сѣверъ Россіи съ ея центромъ. До настоящаго времени онѣ, вѣроятно, вполнѣ удовлетворяли нуждамъ края, и, если бы не война, то, можетъ-быть, вопросъ о новой дорогѣ и увеличеніи провозной способности двухъ существующихъ дорогъ не былъ бы разрѣшенъ и нынѣ.

Но война рѣзко измѣнила положеніе сѣвера Россіи: Архангельскъ снова, послѣ многихъ десятилѣтій, сталъ „окномъ въ Европу", а такъ какъ оно оказалось недостаточно широкимъ и къ тому же болѣе полугода за-

мерзающимъ, то рѣшено было обратиться къ прежнимъ проектамъ о проведенiи на сѣверъ желѣзной дороги, которая могла бы дать выходъ въ открытое море: вопросъ о портѣ на свободномъ морѣ издавна занималъ Россiю, и разрѣшенiе его она искала перiодически то на западѣ, то на югѣ, то на сѣверѣ.

Екатерининская бухта лежитъ далеко, на крайнемъ сѣверѣ, за полярнымъ кругомъ, среди болотъ и дѣвственныхъ лѣсовъ, шесть мѣсяцевъ въ году погруженныхъ во тьму. Она находится почти у границы Россiи съ Норвегiей и никогда не замерзаетъ, благодаря близости Гольфштрема. На Екатерининской бухтѣ остановился выборъ русскаго инженера, когда былъ поднятъ вопросъ объ открытомъ портѣ на Сѣверномъ морѣ.

Эта бухта была извѣстна и ранѣе, такъ какъ лѣтъ 16 тому назадъ въ Россiи интересовались дальнимъ сѣверомъ, признавая его достоинства, и еще въ 1899 году сѣвернѣе Колы—небольшого поселенiя поморовъ—мѣстныхъ охотниковъ и рыболововъ, былъ основанъ торговый городъ Александровскъ; но со временемъ интересъ къ этимъ отдѣльнымъ мѣстамъ остылъ, мысль о соединенiи ихъ съ центромъ Россiи была оставлена, и Александровскъ, лишенный возможности развиваться, быстро пришелъ въ упадокъ, потерялъ всякое значенiе, тогда какъ Кола оставалась центромъ рыболововъ и мѣхопромышленниковъ.

Въ 1910 году въ Александровскѣ насчитывалось всего 384 жителя. Въ настоящее время возможно ожидать, что обстоятельства вновь измѣнятся.

Направленiе дороги.

Началомъ пункта новой желѣзной дороги съ юга на сѣверъ взятъ городъ Петрозаводскъ, Олонецкой губернiи, на Онежскомъ озерѣ. Къ концу года будетъ окончена линiя новой Олонецкой желѣзной дороги, которая соединитъ его съ Петроградомъ.

Отъ Петрозаводска линiя дороги идетъ прямымъ направленiемъ на сѣверъ, доходитъ до сѣверной конечности Онежскаго озера, затѣмъ между озерами идетъ дальше до Сороцкой бухты, на Бѣломъ морѣ, и затѣмъ поворачиваетъ слегка на сѣверо-востокъ, чтобы дойти до Кеми, крупнаго промышленнаго и административнаго

пункта на Бѣломъ морѣ. Здѣсь оканчивается первая часть желѣзной дороги.

Вторая часть линіи идетъ между цѣлымъ архипелагомъ небольшихъ озеръ, посреди болотъ и дѣвственныхъ хвойныхъ лѣсовъ и оканчивается у Кандалакши, крупнаго поселка рыболововъ, расположеннаго между Бѣлымъ моремъ и громаднымъ озеромъ Имандра, на двухъ берегахъ быстрой рѣки Нивы. Отъ Кандалакши линія новой дороги, пересѣкая Кольскій полуостровъ, доходитъ вплоть до Ледовитаго океана, на такъ называемый Мурманскій берегъ. Это третья часть новой дороги; она заканчивается у селенія Кола, на Мурманскомъ берегу, отъ котораго и получаетъ свое названіе. Расположеніе Колы у береговъ глубокаго, незамерзающаго залива дастъ ей возможность развиться въ большой торговый портъ, куда со временемъ, надо думать, будутъ направляться изъ Западной Европы главные грузы для Центральной Россіи, для перевозки которыхъ одной Архангельской желѣзной дороги было бы недостаточно.

Описаніе мѣстности.

Я воспользовался своимъ пребываніемъ на сѣверѣ Россіи въ началѣ прошедшаго лѣта, чтобы посѣтить тѣ мѣста, по которымъ пройдетъ Мурманская желѣзная дорога, и тѣ населенные районы, которые она будетъ обслуживать. Эта область имѣетъ вполнѣ опредѣленную геологическую формацію и по-своему красива. Она совершенно пустынна, за исключеніемъ береговой полосы и нѣсколькихъ почтовыхъ станцій. Громадные хвойные лѣса тихо отражаются въ голубыхъ глубинахъ многочисленныхъ озеръ, и кажется порой: такова была земля до сотворенія человѣка — безграничныя пространства и абсолютная тишина. Въ другихъ мѣстахъ вмѣсто лѣсовъ простираются изумруднозеленыя долины. На нихъ никогда не ступала человѣческая нога: это — бездонныя, засасывающія болота. Между лѣсами и болотами поднимаются песчаныя насыпи, гранитныя скалы и каменныя громады, на которыхъ растутъ гигантскія, можетъ-быть, вѣковыя сосны.

Среди этой дикой природы, среди рѣкъ, пѣнящихся между скалами, человѣкъ ничтоженъ и жалокъ: земля ему ничего не даетъ, и, когда ему говорятъ о богат-

ствахъ, скрытыхъ въ ея нѣдрахъ (какъ уголь, мѣдь, свинецъ, желѣзо и другіе металлы), онъ недовѣрчиво качаетъ головой и продолжаетъ жить бѣдно, въ жалкихъ хижинахъ, имѣя единственный заработокъ отъ рубки и обработки лѣса.

Жители.

Гораздо болѣе зажиточно населеніе береговыхъ полосъ, которое занимается рыбной ловлей у Мурманскаго берега, отъ границы Норвегіи до мыса Святого Николая *) (треска), и въ заливахъ Бѣлаго моря, гдѣ ловится много семги и селедки. Хотя эта ловля обставлена очень примитивно, и населеніе не имѣетъ правильнаго оборудованія ея, все же оно зарабатываетъ рыбной ловлей сотни, а иногда и тысячи рублей. Правда, необходимо прибавить, что жизнь въ этихъ мѣстахъ не дешева, такъ какъ все, за исключеніемъ рыбы и дичи, привозится изъ Норвегіи и Центральной Россіи, главнымъ образомъ, лѣтомъ. Тѣмъ не менѣе жители себя ни въ чемъ не стѣсняютъ и живутъ въ достаткѣ; у многихъ изъ нихъ я видѣлъ фотографіи. Жены ихъ носятъ до сихъ поръ шелковые сарафаны, а ихъ праздничные головные уборы всегда вышиты золотомъ и серебромъ.

Такова та мѣстность, которую оживитъ Мурманская дорога, и таковы тамъ жизненныя условія, которыя она, конечно, измѣнитъ.

Преодолѣніе трудностей.

Пріѣхавъ, я предложилъ вопросъ строителямъ, когда будетъ окончена постройка дороги, но скоро я увидѣлъ, насколько это было преждевременно. — Встрѣчались безконечныя трудности, вызываемыя внѣшними условіями, которыхъ не въ состояніи измѣнить ни знанія, ни энергія человѣческія. Такъ, вскорѣ послѣ начала укладки рельсоваго пути, рабочіе вынуждены были бросить работы, такъ какъ они были положительно съѣдаемы заживо комарами и мошкой, которые появлялись цѣлыми обла-

---

*) Ошибочно названъ мысъ Св. Носъ.

Примѣч. переводчика.

ками и не давали покою ни днемъ, ни ночью. Въ другомъ мѣстѣ постройки нужный грунтъ нашли лишь къ концу іюня: до этого времени стояла вода; на участкѣ въ 200 верстъ около половины пути проложена по гати, при чемъ это не спасаетъ, и время отъ времени, то тамъ, то здѣсь выступаетъ вода, и путь вновь перекладывается. Не меньшія трудности представляютъ собой гранитныя скалы и каменныя горы съ вросшими въ нихъ гигантскими соснами.

Преодолѣвая всѣ эти трудности, по колѣно въ водѣ, или въ глубокомъ песку, въ грязи болота, среди камней и корней деревьевъ, русскіе инженеры и рабочіе одновременно съ двухъ концовъ прокладываютъ дорогу, которая дастъ, наконецъ, Россіи свободный выходъ въ свободное море.

Но трудности постройки еще далеко не всѣ побѣждены. Не говоря о постоянной заботѣ о прокормленіи, одеждѣ и снабженіи всей громадной арміи рабочихъ (среди которыхъ не мало военноплѣнныхъ) всѣмъ необходимымъ въ этомъ краѣ, гдѣ ничего нельзя найти на мѣстѣ, куда всякая мелочь привозится изъ-за сотенъ верстъ, гдѣ свѣжая картофель стоитъ 40 к. фунтъ,— ко всему этому надо прибавить тяжелыя условія полярной зимы.

А когда все будетъ окончено, когда на берегу Ледовитаго океана засвиститъ, наконецъ, первый паровозъ — будетъ ли это черезъ пять мѣсяцевъ, или черезъ годъ, тогда Россія будетъ въ правѣ заявить, что ею исполнена еще разъ титаническая работа, и тогда она въ полной мѣрѣ оцѣнитъ желѣзную волю, большія знанія и неутомимую энергію главнаго строителя Мурманской дороги, инженера В. В. Горячковскаго и его сотрудниковъ, какъ большихъ, такъ и малыхъ.

„The Graphic" № 2400, Vol. XCII— отъ 27 ноября, новаго стиля, 1915 г. Статья подъ картой Мурманской жел. дор. съ рельефнымъ изображеніемъ ея районовъ.

Еще одинъ путь въ Россію: новое „окно въ Европу" нашей союзницы.

Открытое Петромъ Первымъ съ основаніемъ Петрограда „окно въ Европу" для русской внѣшней торговли въ настоящее время Германія закрыла блокадой выходовъ изъ Балтійскаго моря. Хотя сношенія Россіи съ другими странами черезъ Архангельскъ затруднены замерзаніемъ Бѣлаго моря въ теченіе полугода, тѣмъ не менѣе значеніе этого порта за истекшій навигаціонный періодъ чрезвычайно возрасло. Затрудненія для внѣшнихъ сношеній Россіи, создаваемыя замерзаніемъ Бѣлаго моря, будутъ парализованы окончаніемъ новой стратегической жел. дор. до Колы. Наша союзница откроетъ тогда „окно" около теплаго пересѣкающаго Атлантическій океанъ теченія Гольфштрема и черезъ незамерзающій портъ будетъ безпрепятственно доставлять изъ западныхъ государствъ военные и другіе необходимые припасы и мртеріалы.

Такимъ образомъ, Балтійское море становится для Россіи дорогой второстепеннаго значенія.

Кромѣ того, Англія угрожаетъ Германіи, распространивъ районъ дѣйствія своихъ подводныхъ лодокъ на германскія воды Балтійскаго моря, вслѣдствіе чего торговля Германіи съ Скандинавіей (главнымъ образомъ, металлами) должна сократиться, тогда какъ англійскія территоріальныя воды все болѣе и болѣе освобождаются отъ дѣйствій германскихъ подводныхъ лодокъ.

Вышепомѣщаемая карта показываетъ, какъ желѣзная дорога Петроградъ — Кола вернетъ русской внѣшней торговлѣ независимость отъ созданныхъ для нея Германіей препятствій, и какъ Англія прерываетъ послѣдній путь германской морской торговли.

Новая линія, длиной около 700 миль, несмотря на огромныя трудности постройки, можетъ быть закончена въ ближайшую весну.

„Illustration", № отъ 6 ноября, новаго стиля, 1915 года.

Россія и свободное море.

„L'Illustration" помѣстила объявленіе объ открытіи въ ближайшемъ будущемъ желѣзной дороги двойной колеи,*) соединяющей Петроградъ съ Мурманскимъ берегомъ, на Ледовитомъ океанѣ, иначе говоря, съ наиболѣе сѣверной точкой Европейской Россіи. Въ условіяхъ настоящаго времени это событіе принимаетъ первостепенное значеніе: постройка этой желѣзнодорожной линіи совершенно измѣнитъ зимнія морскія сообщенія нашей союзницы и дастъ ей постоянный свободный выходъ въ свободное море.

Въ будущемъ, независимо отъ времени года, не боясь льдовъ, останавливающихъ движеніе пароходовъ, какъ это случается въ Балтикѣ или въ Бѣломъ морѣ, Россія можетъ получать извнѣ всѣ необходимые продукты, чтобы затѣмъ по мѣрѣ надобности распредѣлять ихъ по всей ея громадной территоріи. Ледовитый океанъ у сѣвернаго берега Россійской Имперіи не вполнѣ оправдываетъ свое названіе: въ то время какъ его сѣверо-восточная часть подвержена полярнымъ вліяніямъ, вслѣдствіе чего его берегъ, начиная отъ Урала вплоть до Бѣлаго моря, включая территорію Бѣлаго моря и Архангельска, въ теченіе 7-ми зимнихъ мѣсяцевъ покрытъ льдами, Мурманскій берегъ, отъ Святого Носа вплоть до Норвегіи, находится подъ благотворнымъ вліяніемъ Гольф-

---

*) Невѣрно: дорога одноколейная. Разстоянія, приводимыя ниже, также очень не точны.

Прим. переводчика.

штрема и, благодаря его теплымъ теченіямъ, остается круглый годъ свободнымъ отъ льда.

Береговая полоса отъ западной границы Россіи вплоть до Гаврилова, протяженіемъ въ 250 кл. м., можетъ быть открыта для навигаціи лѣто и зиму; восточнѣе Гаврилова до Святого Носа условія для навигаціи тоже очень благопріятны, но все же въ этомъ мѣстѣ встрѣчаются случайные отдѣльные льды отъ ледяныхъ массъ Бѣлаго моря и временно задерживаютъ движеніе пароходовъ.

Близость Гольфштрема вліяетъ здѣсь не только на температуру моря, но повышаетъ также и температуру атмосферы, такъ что въ этой мѣстности, лежащей по сравненію съ Петроградомъ на 1.100 клм. ближе къ Сѣверному полюсу, климатъ зимой мягче и умѣреннѣе, чѣмъ въ столицѣ. Крайне благопріятный климатъ Мурманскаго берега представляетъ еще одно, не менѣе значительное, преимущество: многочисленные его фіорды, отлично защищенные и помѣстительные, дадутъ возможность оперировать цѣлымъ флотомъ.

Нѣкоторыя изъ этихъ бухтъ, — правда, въ видѣ рѣдкихъ исключеній, — закрытыя со стороны моря, зимою замерзаютъ, но ледъ настолько незначителенъ, что легко разсѣивается, и во всякомъ случаѣ неудобство, встрѣчаемое здѣсь навигаціей отъ льда, уступаетъ тѣмъ затрудненіямъ, которыми сопровождается навигація зимою даже въ такихъ портахъ, какъ Штеттинъ и Гамбургъ.

Опытъ 1914 года показалъ, что портъ Архангельскъ, закрытый въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, и одна колея желѣзной дороги, соединяющей его съ сѣтью россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, не въ состояніи удовлетворить то громадное товарное движеніе, которое развилось здѣсь съ момента закрытія Балтики. Это обстоятельство заставило Русское Правительство въ началѣ 1914 года обратить вниманіе на Мурманскій берегъ, открытый для навигаціи круглый годъ, и тогда же была рѣшена постройка желѣзной дороги въ два пути отъ Петрограда до Кольскаго залива.

Отъ Петрограда линія дороги идетъ, огибая Ладогу, на Петрозаводскъ—на озеро Онежское, оттуда на Сороцкую бухту, въ Бѣломъ морѣ, а затѣмъ черезъ Кемь и Кандалакшу вплоть до Колы. Ея общее протяженіе — 1.200 км.

Все это громадное, почти безлюдное пространство сплошь покрыто дремучими лѣсами и, изрѣдка—рѣками,

озерами и болотами, но зато,—что очень важно для постройки,—мѣстность ровная, такъ что между бассейнами Ладоги и Бѣлымъ моремъ высота не превышаетъ 110 метровъ.

На сѣверъ отъ Кандалакши характеръ мѣстности мѣняется, и въ Русской Лапландіи встрѣчаются уже горные массивы до 1.200 метровъ высотою, но и здѣсь дорога проходитъ естественной долиной, расположенной съ юга на сѣверъ, имѣющей незначительныя, пологія возвышенія. По однѣмъ свѣдѣніямъ, конечный пунктъ дороги будетъ въ Александровскѣ, въ бухтѣ Екатерининской, у входа въ Кольскій заливъ, по другимъ—дорога временно будетъ доведена лишь до самой Колы: здѣсь, въ глубинѣ залива, при устьяхъ двухъ рѣкъ вода зимой замерзаетъ, но сильные морскіе приливы этотъ ледъ разбиваютъ и разсѣиваютъ, и съ помощью ледоколовъ навигація можетъ безпрепятственно развиваться и въ Александровскѣ, и въ Колѣ.

Такимъ образомъ, среди безмолвія сѣверныхъ пустынь Россія исполняетъ огромную работу, завершеніе которой будетъ имѣть опредѣленное вліяніе на военныя дѣйствія.

Норвежская газета „Verdens Gang“
отъ 31 октября, новаго стиля 1915 г.

Ежедневныя срочныя сообщенія:

Мурманская желѣзная дорога — Вардё. По всей вѣроятности, всѣ финмаркскіе города войдутъ въ этотъ маршрутъ.

Частное сообщеніе для „Verdens Gang“,
Бергенъ, суббота.

Судя по сообщеніямъ „Bergens Aftenblad“, въ Сѣверной Россіи создается планъ ежедневнаго срочнаго сообщенія между конечной станціей Мурманской желѣзной дороги и Вардё. Мурманское Пароходное Общество создало этотъ планъ и, по всей вѣроятности, всѣ финмаркскіе города войдутъ въ этотъ маршрутъ. Пароходы этого общества въ теченіе ряда лѣтъ совершали еженедѣльные рейсы между Архангельскомъ и Вардё.

Норвежская газета „Verdens Gang“
отъ 4 ноября, новаго стиля, 1915 г.

Титаническая постройка русской желѣзной дороги къ незамерзающему порту. — Новыя подробности о прокладкѣ русской желѣзной дороги Петроградъ—Кола.

Мы уже ранѣе въ нашей газетѣ „Verdens Gang“ писали о поразительной прокладкѣ русской желѣзной дороги изъ Петрограда въ Колу, которая въ ближайшемъ будущемъ будетъ окончена и которая дастъ Россіи доступъ къ незамерзающему порту.

По „Times“ мы приводимъ выше подробную карту новой желѣзнодорожной линіи. Одинъ русскій, недавно посѣтившій сѣверныя мѣстности, гдѣ проводится железная дорога,—описываетъ въ „Times“ тѣ препятствія которыя пришлось преодолѣть ея строителямъ.

Было безконечно много препятствій, которыя надо было преодолѣть,—препятствій чисто внѣшняго характера, надъ которыми ни человѣческое знаніе, ни человѣческая воля не могли торжествовать.

Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ рабочіе бѣжали съ работъ, такъ какъ ихъ положительно заѣдали москиты и особенно комары. Эти комары кружились большими стаями надъ трактомъ, мѣшая работѣ, какъ днемъ, такъ и ночью. Въ другомъ концѣ этой знаменитой желѣзной дороги до середины іюня все было залито водой.

На частичномъ пространствѣ, болѣе 100 километровъ, около половины дороги пришлось строить на сваяхъ.

Между болотами и лѣсами тянутся пустынныя, песчаныя пространства, мѣста, гдѣ лежатъ большія глыбы гранита, или гигантскіе корни и остатки тысячелѣтнихъ лѣсовъ, черезъ которые рабочіе и инженеры должны пробиваться. Имъ приходится стоять по колѣно въ водѣ, работать въ пескѣ, стоять въ болотѣ съ засасывающимъ иломъ, перебираться черезъ скалы, камни, огромные корни и вѣтви срубленныхъ деревьевъ-великановъ.

Ко всему этому еще прибавляются частыя затрудненія въ доставкѣ пищи, одежды и матеріаловъ черезъ эти пустынно лежащія пространства, гдѣ нѣтъ ничего, и гдѣ каждую мелочь приходится привозить за сотни верстъ.

Главнымъ строителемъ Мурманской желѣзной дороги состоитъ инженеръ В. Горячковскій.

„Aftonbladet“, № 56 отъ 27 февраля,
новаго стиля, 1915 года, Стокгольмъ.

Путь Россіи къ открытому морю.

Повидимому, въ Петроградѣ ревностно стараются успокоить Швецію въ ея тревогѣ по поводу русскихъ замысловъ на счетъ порта въ Атлантическомъ океанѣ.

Вскорѣ послѣ завѣреній въ Гос. Думѣ въ томъ, что путь къ будущности на морѣ для Россіи лежитъ на Константинополь — на дняхъ освѣщенныхъ по существу журналомъ „Det Nya Sverge“—въ „Новомъ Времени“ появился псевдонимъ Левъ Доличъ (Левъ Толстой), завѣрявшій, что если Россія получила бы Нарвикъ въ подарокъ, то она отказалась бы отъ него. Онъ приводилъ такія доказательства своимъ завѣреніямъ, которыя вызвали критику и возраженія даже въ „Dag. Nyheter“, которая нашла, что нужны другія, лучшія доказательства, „если теперь возможно дать таковыя“.

Дня черезъ два всѣ были поражены телеграммою (офиціальною или офиціозною) безъ всякаго другого обозначенія происхожденія, кромѣ мѣста, а именно Петроградъ, передававшею объ ассигнованіи Совѣтомъ Министровъ 3,600,000 р. „на подготовительныя работы по постройкѣ желѣзной дороги отъ Кеми на Бѣломъ морѣ къ Колѣ“. Такъ какъ Кемь не соединена съ русскою желѣзнодорожною сѣтью, то работы эти, очевидно, обусловливаются окончаніемъ постройки желѣзной дороги отъ Петрозаводска (на Онежскомъ озерѣ) къ Бѣлому морю, послѣ чего возможно только приступить къ названнымъ работамъ. Согласно телеграммѣ въ Стокгольмъ, ассигнованіе на этотъ предметъ отпущено Совѣтомъ Министровъ, — странное извѣстіе, ибо извѣстно,

что ассигнованія отпускаются Гос. Думою по предложенію Совѣта Министровъ, а между тѣмъ ничего не сообщалось о внесеніи подобнаго предложенія въ Гос. Думу.

Слѣдуетъ замѣтить, что уже новая Бѣломорская желѣзная дорога — предпріятіе, равняющееся постройкѣ новой желѣзной дороги изъ Стокгольма въ Мальмэ и посему потребуетъ для своего осуществленія весьма долгаго времени. Протяженіе пути Кемь-Кола (если дѣло идетъ о селѣ Колѣ на р. Таломѣ, на Кольскомъ полуостровѣ) еще значительно длиннѣе, а весь путь равенъ по длинѣ разстоянію отъ Стокгольма до Королевской Границы (Riksg rönsen) и проходитъ по ужаснѣйшей болотистой мѣстности съ большими озерами и быстро текущими рѣками, падающими съ финляндской возвышенности. Если намѣреваются связать Колу — или Александровскъ (Екатерининскій портъ) — съ русскою желѣзнодорожною сѣтью, какъ объ этомъ говорилось много лѣтъ назадъ, то, спрашивается, какъ заявляетъ „Det Nya Sverge", почему не продолжатъ финляндсуую желѣзную дорогу Кеми-Рованіеми къ сѣверу. Это былъ бы болѣе короткій путь, который вмѣстѣ со стратегическими русскими желѣзными дорогами въ Финляндіи, поставилъ бы Петроградъ въ ближайшія и удобнѣйшія сношенія съ Александровскомъ. Карта, помѣщенная въ двухъ шведскихъ газетахъ, въ этомъ отношеніи не полна и нѣсколько невѣрна, ибо на ней не показаны въ финляндской сѣти желѣзныхъ дорогъ новыя русскія линіи, а лишь старыя финляндскія съ большимъ обходомъ на Таммерфорсъ и Николайштадтъ-Вазу. Черезъ это линія Петроградъ — Мурманскій берегъ на Кемь кажется короче, чѣмъ на Кеми, а въ дѣйствительности обстоитъ наоборотъ.

Для насъ въ Швеціи, разумѣется, было бы обезпеченіемъ знать, что русскіе дѣйствительно строять свои планы на незамерзающемъ портѣ у Александровска. Объ этомъ, конечно, знаютъ въ Петроградѣ, и отсюда не далеко до вывода, что всѣ повторяющіяся сообщенія имѣютъ цѣлью вселить въ насъ впечатлѣніе подобной обезпеченности.

Жаль только, что имѣется поводъ примѣнить къ такому поведенію тѣ же точки зрѣнія, которыя нашъ коллега въ Svenska Dagbladet" въ статьѣ „Мы такъ довѣрчивы", приведя краснорѣчивые примѣры изъ исторіи

1808—1809 г.г., примѣняетъ къ шведской вялости и легковѣрію.

Вышеупомянутая телеграмма представляется еще болѣе странною, даже подозрительною, если комбинировать извѣстіе о новомъ желѣзнодорожномъ предпріятіи на Колу съ второю странною и неясною половиною телеграммы. Въ ней говорится, что Совѣтъ Министровъ ассигновалъ „потребную сумму" (безъ обозначенія таковой) „на постройку желѣзной дороги, сѣвернѣе линіи Вологда-Архангельскъ, къ пункту, который затѣмъ будетъ избранъ, какъ Архангельскій портъ на морѣ". На какомъ морѣ, какой пунктъ, такъ и неизвѣстно. Вологодская желѣзная дорога идетъ западнѣе рѣки Двины и не оканчивается у Архангельска, лежащаго на восточной сторонѣ. Продолженіе къ сѣверу потребуетъ постройки моста и продленія пути къ Ледовитому морю на 200 — 300 километровъ. Въ другомъ случаѣ дорога должна пойти въ западномъ направленіи и выйти къ Бѣлому морю. Спрашивается, къ чему такая телеграмма, въ которой говорится объ ассигнованіи на постройку желѣзной дороги, когда еще не рѣшено, куда и къ какому пункту она пойдетъ".

Тайный смыслъ сего сокрытъ въ послѣдней части телеграммы, въ которой для шведской публики сообщается, что такимъ образомъ намѣреваются „обезпечить русской торговлѣ (а не флоту) свободный, постоянный доступъ къ морю. Зная шведскую довѣрчивость, больше сего и не требуется для вселенія въ него того чувства безопасности, противъ котораго столь энергично предупреждаютъ и „Svenska Dagbl"., и Det Nya Sverge".

„Dagens Nyheter“, 26 февраля, новаго стиля, 1915 года, Стокгольмъ. Комментарій къ извѣстіямъ о предстоящемъ сооруженіи Мурманской жел. дор.

„Dagens Nyheter“ (Стокгольмъ, 26 февраля) печатаетъ сообщеніе изъ Петрограда объ ассигнованіи Совѣтомъ Министровъ 3.600.000 р. на подготовительныя работы по сооруженію желѣзной дороги къ одному изъ портовъ на сѣверномъ побережьѣ и снабжаетъ эту телеграмму слѣдующимъ комментаріемъ.

Безспорно большое значеніе будетъ имѣть тотъ фактъ (если онъ подтвердится), что Россія вполнѣ серьезно ищетъ выхода къ сѣвернымъ водамъ на своей территоріи и уже начала энергичныя подготовительныя работы. Характерно, что журналъ „Det Nya Sverge“, въ своемъ послѣднемъ нумерѣ, доказывая абсолютную необходимость Нарвика для Россіи, былъ вынужденъ для своего доказательства построить гипотезу, что всѣ слухи о другихъ русскихъ путяхъ къ незамерзающему порту являются bluff'омъ. Если этотъ bluff окажется истиной, то цѣнность выводовъ журнала въ высокой степени понизится. Если Россія въ ближайшемъ будущемъ создастъ удобный для себя портъ на своемъ побережьѣ, то указанія Св. Гедина и вышеназваннаго журнала значительно потеряютъ свою силу. „Nya D. Alleh“, недавно писала. „Осуществленіе новаго плана несомнѣнно обойдется Россіи довольно дорого, но, быть-можетъ, много дешевле войны со Швеціей и послѣдующей вражды со Скандинавскими государствами. Это несомнѣнно такъ; твердая воля шведскаго народа защищать свое существованіе—въ которой Россія вѣроятно не сомнѣвается, очевидно, убѣдила Россію въ томъ, что вторая альтернатива ей можетъ обойтись особенно дорого.

Далѣе газета подробно разбираетъ преимущества обоихъ проектированныхъ варіантовъ на Александровскъ (Торнео-Александровскъ и Петрозаводскъ - Кемь - Александровскъ), и считаетъ восточный варіантъ болѣе выгоднымъ для Россіи.

Въ заключеніе газета пишетъ: „Въ Швеціи несомнѣнно будутъ слѣдить съ большимъ интересомъ за ходомъ работъ. Ибо тотъ день, когда Россія получитъ незамерзающій портъ въ Колѣ, поставленныый на очередь журналомъ „Det Nya Sverge“ злободневный вопросъ „Нарвикъ, или Дарданеллы“—сильно утратитъ свой устрашающій характеръ.

Svenska Dagbladet, № 289,
24 октября. н. с., 1915 г., Стокгольмъ.

Руская желѣзная дорога къ незамерзающему порту на Атлантическомъ океанѣ.

Согласно телеграммѣ изъ Перограда въ англійскія газеты, въ скоромъ времени готово будетъ соединеніе желѣзнодорожной русской сѣти съ незамерзающимъ портомъ Атлантическаго океана, Екатерининскимъ портомъ, у Александровска на Кольскомъ заливѣ. Въ началѣ, войны, сообщеніе съ этою мѣстностью, получающею теперь такое такое огромное значеніе для Россіи, поддерживалось лишь пароходомъ, ходившимъ разъ въ недѣлю между Варде и Архангельскомъ; рейсъ занималъ пять дней отъ одного конечнаго пункта до другого; оба находились въ отдаленіи отъ пути всемірнаго морского сообщенія.

Если извѣстіе это вѣрно,—что вполнѣ допустимо,—то тутъ выполнена грандіозная работа. Изъ обозрѣнія задачъ русскаго желѣзнодорожнаго строительства, съ приложенной къ нему картою, помѣщенною въ третьей книжкѣ „Svensk Tidskrift" нынѣшняго года, ясно видно, какія трудности пришлось преодолѣть, даже если считаться съ временнымъ характеромъ постройки дороги— вѣдь, требовалось возможно скорѣе открыть движеніе.

О томъ, что могутъ въ такихъ случаяхъ выполнить русскіе, узнали по собственному опыту японцы во время русско-японской войны, когда русскій министръ путей сообщенія Хилковъ и его сотрудники едва не опрокинули всѣхъ разсчетовъ японцевъ, основанныхъ на точномъ изученіи всѣхъ возможностей Сибирской жел. дор.

Что касается до названной жел. дороги, окончаніе которой ожидается въ ближайшемъ времени, то можемъ

сообщить, что въ октябрѣ прошлаго года русское правительство съ напряженіемъ всѣхъ силъ приступило къ постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Петрозаводска (на восточномъ берегу Онежскаго озера) къ Сороцкой бухтѣ, на юго-западномъ берегу Бѣлаго моря. Длина этой линіи по прямому направленію равняется 330 километрамъ. Такъ какъ Сороцкая гавань долгое время въ году покрыта льдомъ, русское правительство въ январѣ текущаго года рѣшило безотлагательно закончить постройку желѣзной дороги черезъ Кемь и Кандалакшу и далѣе поперекъ Кольскаго полуострова въ Александровскъ на Мурманскомъ берегу. Разстояніе отъ Сороцкой гавани къ Мурманскому берегу у устья Кольскаго залива составляетъ около 500 килом. по прямому направленію, да еще 200 килом. обхода. Если работы закончатся въ будущемъ мѣсяцѣ, то постройка всей линіи совершится въ годовой съ небольшимъ срокъ. Часть предваритеныхъ работъ по изысканіямъ уже была исполнена ранѣе, когда задуманное давно предпріятіе было спѣшно пущено въ ходъ.

Участокъ жел. дороги между Петроградомъ и Петрозаводскомъ былъ готовъ еще прежде. Въ сообщеніи не говорится, имѣетъ ли дорога двѣ колеи на всемъ протяженіи, но едва ли это возможно. Въ извѣстной брошюрѣ Емельянова упоминается лишь, что одновременно съ постройкою линіи Петрозаводскъ—Сороцкая прокладывается вторая колея между Петроградомъ и станціею Званка (въ 125 килом. восточнѣе столицы), служащею пунктомъ, изъ котораго идетъ вспомогательная вѣтвь къ большому складочному мѣсту для Ладожскаго движенія.

„Nya Dagligt Allehanda“, № 59,
2 марта, новаго стиля, 1915 г.,
Стокгольмъ.

Русскій незамерзающій портъ на океанѣ.

Эти извѣстія подтверждаютъ, что не слѣдуетъ считать пустымъ bluff'омъ стремленіе Россіи создать незамерзающій портъ у океана на собственной территоріи. Осуществленіе проекта весьма практично задумано. Не подлежитъ сомнѣнію, что при современныхъ ледоколахъ, возможно поддерживать свободный отъ льда проходъ въ Бѣломъ морѣ между Архангельскомъ и Кандалакшей и въ зимнее время, а посредствомъ желѣзной дороги изъ Кандалакши въ Колу Россія получитъ сообщеніе съ океаномъ на собственной территоріи. Невыгода заключается въ двухъ перезрузкахъ. Но та же невыгода связана и съ перевозкою черезъ Нарвикъ-Карунги.

Другое дѣло, удовлетворитъ ли Россію это сообщеніе черезъ Ледовитое море. Въ этомъ можно сильно сомнѣваться, несмотря на всѣ возраженія „Новаго Времени“ въ его успокоительныхъ статьяхъ. Мы посвятимъ этому вопросу большее вниманіе въ ближайшіе дни.

Доводы, по которымъ „стремленія Россіи къ міровому океану“ признаются во всякомъ случаѣ весьма рискованными для Сѣверной Скандинавіи, замѣчательно ясно изложены въ недавно вышедшей брошюрѣ „Сѣверный узелъ“ М. А. Шиффъ-Дроста *):

---

*) М. А Шиффъ-Дростъ—германскій агитаторъ въ Швеціи.
Прим. переводчика.

Можетъ ли удовлетвориться Россія портомъ у Ледовитаго океана.

Неоспоримый историческій фактъ, что русское царство уже болѣе двухъ вѣковъ назадъ поставило и должно было поставить главною цѣлью своей распространительной политики продвиженіе къ открытому, незамерзающему морю, прежде всего въ сѣверо-западномъ и юго-западномъ направленіяхъ. Основаніе столицы на Невѣ явилось выраженіемъ этого стремленія у Петра Великаго. Царская держава слѣдовала при семъ естественной мысли, что обширное русское государство никогда не обратится въ великую державу, пока въ качествѣ континентальнаго государства, оно лишено будетъ доступа къ открытому океану, а черезъ это и къ міровымъ сношеніямъ. На сѣверѣ Россія граничитъ съ Ледовытымъ океаномъ и замерзающимъ временами Балтійскимъ моремъ съ его узкими проходами черезъ Эрезундъ и датскіе проливы, а на югѣ границы ея составляютъ внутреннее Каспійское море и легко закрываемое Черное море. Естественно, что она должна посему стремиться получить другіе открытые и незамерзающіе берега. На юго-западѣ она страстно добивалась византійскаго наслѣдства въ Константинополѣ, чтобы такимъ способомъ черезъ Босфоръ и Геллеспонтъ получить открытый доступъ въ Средиземное море. Въ этихъ цѣляхъ Россія вела войны съ Турціею въ 1827, 1854 и 1877 году. На сѣверо-западѣ ей удалось послѣ долгихъ войнъ съ Швеціей, при заключеніи Фридрихсгамскаго договора вдвинуть сѣверную границу Финляндіи въ формѣ клина между Швеціей и Норвегіей. Теперь оставалось всего 30 километровъ до Луньгеньфорда и 150 километровъ до страстно желаемой, незамерзающей Офотенской бухты у открытаго Атлантическаго океана.

Преслѣдуя параллельныя свои стремленія, Россія понемногу продвигалась къ югу черезъ Тегеранъ къ берегамъ Индѣйскаго океана, одновременно прокладывала себѣ путь на востокъ, черезъ Манчжурію къ Портъ-Артуру у Тихаго океана, и наконецъ, пріобрѣла себѣ въ Портъ-Артурѣ первую незамерзающую гавань во всемъ гигантскомъ государствѣ. (Владивостокъ не свободенъ отъ льда).

Какое жизненное значеніе Россія приписывала этому пріобрѣтенію въ политическомъ и экономическомъ отношеніи, явствуетъ изъ огромныхъ расходовъ на постройку Сибирской желѣзной дороги къ Портъ-Артуру и на грандіозныя сооруженія въ близлежащемъ торговомъ портѣ Дальнемъ. Но Японія, послѣ побѣдъ своихъ надъ Китаемъ обратившаяся въ великую державу, не забыла, что вынуждена была въ лицѣ Портъ-Артура уступить Россіи призъ своихъ побѣдъ надъ Китаемъ. И едва прошло десять лѣтъ послѣ Симоносекскаго мира, какъ Японія послѣ побѣдоносной войны принудила Россію отказаться отъ Портъ-Артура съ его крѣпостью и вмѣстѣ съ тѣмъ отъ мечты о гегемоніи на Тихомъ океанѣ. Кромѣ того, Россія, вслѣдствіе пораженія въ Манчжуріи, вынуждена была заключить съ Англіею,—которая, главнымъ образомъ, въ этихъ цѣляхъ вошла въ союзъ съ Японіею—соглашеніе о разграниченіи сферъ интересовъ въ Персіи. Этимъ для Россіи закрывался и путь въ Индѣйскій океанъ на долгое время.

Россіи пришлось испытать на себѣ горькіе уроки исторіи. Виды на полученіе господствующаго положенія въ Балтійскомъ морѣ также затемнились, такъ какъ послѣ уничтоженія русскаго флота въ войнѣ съ Японіей Россія лишилась послѣдней возможности состязаться съ быстро возраставшимъ германскимъ флотомъ. Столь же мало могла Россія надѣяться, что ея случайный другъ Англія освободитъ на продолжительное время Геллеспонтъ, этотъ превосходный портъ для нападенія на англійскій передовой постъ въ Суэцкомъ каналѣ, который является жизненнымъ нервомъ египетско-индійско-австралійской сферы власти. При такомъ положеніи нечего удивляться, что мечты Россіи о будущемъ съ удвоенною энергіею направились къ единому, еще доступному и уже часто употреблявшемуся пути на Нарвикъ и Офотенъ.

Русскія подготовленія,—постройка исключительно стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ въ Финляндіи, прямое желѣзнодорожное сообщеніе между Петроградомъ и Вазою, проложеніе военныхъ дорогъ изъ Соданкюля черезъ Энаре къ норвежской границѣ, преобразованіе финляндскаго лоцманскаго вѣдомства въ русское учрежденіе, дипломатическія старанія, — правда не приведшія къ результату,—освободиться отъ обязательства не укрѣплять Аландскихъ острововъ и, наконецъ, пере-

полненіе Финляндіи русскими войсками и грубая обрусительная политика въ этой странѣ,—всѣ эти агрессивныя подготовленія русскихъ еще свѣжи въ памяти шведскаго народа. Когда на дняхъ съ русской стороны стали утверждать, что Россія желаетъ создать себѣ восточнѣе Варангерфьорда у рыбачьяго полуострова незамерзающій европейскій портъ на собственной территоріи, и что этимъ опровергаются утвержденія о ея замыслахъ противъ Лунгенфьорда и Нарвика, вымышленныя для возбужденія недовѣрія къ ней,—то сама русская пресса противъ такой увертки возражаетъ слѣдующее:

Конечно, Варангерфьордъ, благодаря дѣйствію Гольфстрема, не замерзаетъ. Но онъ не предоставляетъ открытыхъ дверей въ Атлантическій океанъ, а лишь Сѣверное Ледовитое море. Проходъ въ Атлантическій океанъ черезъ Ледовитое море, правда, облегчается Гельфстремомъ, но окрестности Нордкапа зимою погружены въ вѣчную ночь, а при сѣверномъ вѣтрѣ, глыбы льда вторгаются въ „теплыя воды" и вызываютъ ужаснѣйшіе туманы. Вслѣдствіе возникающихъ отсюда большихъ трудностей и препятствій для мореходства, въ зимнее время всѣ стараются избѣжать плаванія вокругъ Нордкапа. Фарватеръ у него считается столь же опаснымъ, какъ и у Ньюфаундленскихъ острововъ, гдѣ существуютъ тѣ же условія отъ одинаковыхъ причинъ *).

Такимъ образомъ, нѣтъ надобности въ дальнѣйшихъ доказательствахъ того, что Варангерфьордъ не можетъ предоставить Россіи страстно желаемое господствующее положеніе у открытаго незамерзающаго моря и не можетъ замѣнить собою портовъ у Лунгенфьорда и Вестъфьорда.

---

*) Въ русскихъ газетахъ такія сообщенія не появлялись, такъ какъ условія плаванія у Нордкапа и Ньюфаунленда совершенно различны.
Прим. переводчика.

III. Указатель источниковъ.

Правительственные акты о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ Петроградъ съ Мурманомъ, и относящіеся къ нимъ оффиціальные матеріалы. (Находятся въ дѣлахъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и Управленія по постройкѣ Мурманской желѣзной дороги, Министерства Путей Сообщенія; Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, Министерства Финансовъ, и Канцеляріи Совѣта Министровъ).

1. Журналъ Комиссіи по проведенію желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ. Засѣданія въ январѣ-апрѣлѣ 1894 года подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія инженеръ-генерала Н. П. Петрова. (Библіотека Ученаго Комитета Министерства Финансовъ).

2. Всеподданнѣйшій докладъ Министра Финансовъ С. Ю. Витте по вопросу о военномъ портѣ на Мурманѣ. Августъ 1894 года. (Нигдѣ не опубликованъ и въ дѣлахъ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ не сохранился. Разосланъ нѣкоторымъ лицамъ въ печатномъ видѣ графомъ С. Ю. Витте въ концѣ 1913 года).

3. Журналъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи Олонецкой желѣзной дороги. Засѣданія 15 и 17 февраля 1911 года.

4. Представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта, отъ 30 декабря 1911 года, за № 16266—объ образованіи Общества Олонецкой желѣзной дороги.

5. Журналъ Второго Департамента Государственнаго Совѣта, отъ 21 января 1912 года, за № 9—объ образованіи Общества Олонецкой желѣзной дороги.

6. Уставъ Осщества Олонецкой желѣзной дороги, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденный 28 февраля 1912 года.

7. Журналъ Особаго Совѣщанія при Управленіи по сооруженію жел. дор. подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія тайн. сов. П. Н. Думитрашко по вопросу о сооруженіи желѣзной дороги отъ Петрозаводска къ Бѣлому морю. Засѣданіе 11 октября 1914 года.

8. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ отъ 20 октября 1914 года, за № 18165 объ ассигнованіи кредита на производство изысканій желѣзнодорожной линіи Петрозаводскъ—Кемь.

9. Особый журналъ Совѣта Министровъ отъ 21 октября 1914 года, объ ассигнованіи кредита на производство изысканій желѣзнодорожной линіи Петрозаводскъ—Кемь. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 5 ноября 1914 года. На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было собственноручно начертать: „СОГЛАСЕНЪ".

10. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ, отъ 29 ноября 1914 года, за № 19937, объ ассигнованіи на работы по постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Петрозаводска до Сороцкой бухты на Бѣломъ морѣ и на вызываемыя постройкой этой линіи работы по устройству второго пути на участкѣ Званка—Обухово Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ суммы, въ общемъ размѣрѣ 20.573.081 руб., съ отнесеніемъ сего расхода на счетъ кредитовъ, отпускаемыхъ на военныя надобности.

11. **Особый журналъ Совѣта Министровъ отъ 5 декабря 1914 года, о сооруженіи распоряженіемъ и средствами казны желѣзнодорожной линіи Петрозаводскъ-Сороцкая бухта. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 1 января 1915 года. На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, благоугодно было собственноручно начертать: „СОГЛАСЕНЪ. НО СЧИТАЮ БЕЗУСЛОВНО НЕОБХОДИМЫМЪ ВЪ БУДУЩЕМЪ ПРОДОЛЖЕНІЕ ЭТОЙ ЛИНІИ НА СѢВЕРЪ ДО ОДНОЙ ИЗЪ ЛУЧШИХЪ БУХТЪ МУРМАНСКАГО ПОБЕРЕЖЬЯ".**

12. Всеподданнѣйшая Записка ст. с. Брейтфуса и кол. сов. Аффендика, отъ 17 ноября 1914 года, о необходимости сооруженія Мурманской желѣзной дороги. На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было собственноручно начертать: „РАЗСМОТРѢТЬ ВЪ СОВѢТѢ МИНИСТРОВЪ". Въ Царскомъ Селѣ, 21 декабря, 1914 года.

13. Особый журналъ Совѣта Министровъ, отъ 30 де-

кабря 1914 года, по вопросу о сооруженіи желѣзной дороги на Мурманъ. На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было собственноручно начертать: „СОГЛАСЕНЪ". Въ Царскомъ Селѣ, 21 января 1915 года.

14. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ, отъ 5 февраля 1915 года, за № 2108, объ ассигнованіи 600.000 рублей на работы по заготовкѣ матеріаловъ для сооруженія Мурманской желѣзной дороги съ отнесеніемъ расхода на счетъ кредитовъ, отпускаемыхъ на военныя надобности.

15. Особый журналъ Совѣта Министровъ, отъ 10 февраля 1915 г, объ отпускѣ кредита на заготовку матеріаловъ для Мурманской желѣзной дороги. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 21 февраля 1915 г. На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было собственноручно начертать „СОГЛАСЕНЪ".

16. Законопроектъ Министра Путей Сообщенія въ Государственную Думу отъ 24/26 марта 1915 года за № 5250: Объ ассигнованіи кредита на работы по постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Петрозаводска до Сороцкой бухты на Бѣломъ морѣ и на вызываемыя постройкой этой линіи работы по устройству второго пути на участкѣ Званка-Обухово, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ.

17. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ, отъ 2/3 апрѣля 1915 года за № 5810/1248—О разрѣшеніи заграничнаго заказа рельсовъ со скрѣпленіями и стрѣлочныхъ переводовъ для участка Мурманской желѣзной дороги отъ Кандалакши до Колы.

18. Особый журналъ Совѣта министровъ отъ 7 апрѣля 1915 года по предыдущему представленію Министра Путей Сообщенія.

(По журналу дѣлъ, разрѣшаемыхъ собственной властью Совѣта Министровъ).

19. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ, отъ 16 мая 1915 г. за № 8814, объ ассигнованіи кредита на работы по постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Кандалакши до Колы.

20 и 21. Журналы Междувѣдомственнаго Совѣщанія для разсмотрѣнія проектовъ представленій гражданскихъ вѣдомствъ въ Совѣтъ Министровъ объ ассигнованіи чрезвычайныхъ сверхсмѣтныхъ кредитовъ на рас-

ходы военнаго времени. Засѣданія 28 марта 1915 года, № 54 и 25 апрѣля 1915 года, № 93.

Приложеніе: Расцѣночныя вѣдомости.

22. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ, отъ 4,6/7 мая 1915 года, за № 8331/1249/46. По вопросу объ установленіи особаго порядка производства хозяйственнымъ способомъ работъ и заготовленій на постройкѣ желѣзнодорожной линіи Петрозаводскъ—Сороцкая бухта.

23. Особый Журналъ Совѣта Министровъ отъ 19 мая 1915 года. Объ установленіи особаго порядка производства работъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ Петрозаводскъ—Сороцкая бухта и Кола—Кандалакша.

24. **Особый журналъ Совѣта Министровъ, отъ 19 мая 1915 года, объ ассигнованіи кредита на работы по постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ Кандалакши до Колы. Высочайше утвержденъ 3 іюня 1915 года. На подлинномъ Его Императорскому Величеству благоугодно было собственноручно начертать: „Согласенъ“.**

25. Особый журналъ Совѣта Министровъ отъ 2 іюня 1915 года, объ отпускѣ кредита изъ казны на расходы по пріобрѣтенію необходимыхъ пловучихъ средствъ и приспосоаленій дль организаціи морской перевозки грузовъ между Кандалакшею и Сорокою. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 15 іюня 1915 года. На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было собственноручно начертать: „СОГЛАСЕНЪ“.

26, Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ отъ 19/20 іюня 1915 года, № 11437, о разрѣшеніи кредита на подготовительныя работы по постройкѣ средняго участка Мурманской желѣзной дороги отъ Сорокъ до Кандалакши.

27. Особый журналъ Совѣта Министра отъ 23 іюня 1915 года, объ отпускѣ кредита на подготовительныя работы по постройкѣ средняго участка Мурманской желѣзной дороги отъ Сорокъ до Кандалакши. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 7 іюля 1915 года. На подлинномъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было собственноручно начертать: „СОГЛАСЕНЪ“.

28. Журналъ Особаго образованнаго при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Совѣщанія по вопросу о сооруженіи Мурманской желѣзной дороги частными предпринимателями. Засѣданія 27 іюня и 1 іюля 1915 г.

29. Представленіе Министра Финансовъ въ Совѣтъ Министровъ отъ 2 іюля 1915 г. за № 11668, по вопросу о сооруженіи Мурманской желѣзной дороги частными предпринимателями.

30. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ отъ 5 августа 1915 г., за № 14594, о предоставленіи группѣ англійскихъ предпринимателей, представляемой лордомъ Френчемъ, постройки временнаго желѣзнодорожнаго пути на протяженіи 120 верстъ отъ Колы.

31. Особый журналъ Совѣта Министровъ отъ 9 августа 1915 года. По предыдущему представленію Министра Путей Сообщенія. (По журналу дѣлъ, разрѣшаемыхъ собственною властью Совѣта Министровъ).

32. Представленіе Министра Путей Сообщенія отъ 31 августа—5 сентября 1915 года, за № 16616/2195—объ утвержденіи строительной стоимости линіи Сорока—Кандалакша и ассигнованіи кредита на работы по постройкѣ этой линіи. Приложеніе: Законопроектъ въ Государственную Думу по тому же вопросу съ расцѣночной вѣдомостью.

33. **Особый журналъ Совѣта Министровъ, отъ 11 сентября 1915 г., объ утвержденіи строительной стоимости желѣзнодорожной линіи Сорока—Кандалакша и ассигнованіи кредита на расходы по постройкѣ этой линіи. Высочайше утвержденъ 23 сентября 1915 года. На подлинномъ Его Императорскому Величеству благоугодно было собственноручно начертать „Согласенъ“.**

Приложеніе: Расцѣночная вѣдомость.

34. Журналъ особаго, образованнаго при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Совѣщанія по вопросу о передачѣ Обществу Олонецкой желѣзной дороги достройки и эксплоатаціи всѣхъ линій къ сѣверу отъ Петрозаводска. Засѣданіе 20 октября 1915 года.

35. Представленіе Министра Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ отъ 17/18 декабря 1915 года, за № 23740, о разрѣшеніи дополнительнаго аванса на работы по постройкѣ желѣзнодорожной линіи Сорока — Кандалакша.

36. Особый Журналъ Совѣта Министровъ отъ 22 декабря 1915 года. О разрѣшеніи дополнительнаго кредита на работы по постройкѣ желѣзнодорожной линіи Сорока—Кондаалкша.

37. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденный 5 ноября 1914 года Особый Журналъ Совѣта Минвстровъ 17 октября 1914 года. Объ отпускѣ Министерству Путей Сообщенія чрезвычайнымъ сверхсмѣтнымъ кредитомъ 12.061.430 руб. на работы по усиленію пропускной способности Вологодско-Аргангельской линіи Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ.

38. ВЫСОЧАЙЩЕ утвержденный 25 іюля 1915 года Особый Журналъ Совѣта Министровъ 10 іюля 1915 года. Объ отпускѣ кредита на работы по переустройству желѣзнодорожной линіи Няндома-Архангельскъ на широкую колею.

39. ВЫСОЧАЙШЕ утверждевный 30 октября 1915 года Особый Журналъ Совѣта Министровъ 13 октября 1915 года. Объ ассигнованіи кредита на работы по сооруженію желѣзнодорожной линіи Гостинополье-Чудово.

40. Журналъ Междувѣдомственной Комиссіи по выработкѣ плана желѣзнодорожныхъ изысканій. Засѣданія 17—20 мая, 1910 года, подъ предсѣд. д. ст. сов. О. А. Струве.

41. Докладъ инженеръ-генерала Н. П. Петрова о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. Въ Общее Собраніе ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. 12 апрѣля 1912 года.

42. Журналъ Особаго, образованнаго при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Совѣщанія по вопросу о выработкѣ финансоваго плана желѣзнодорожнаго строительства на ближайшіе годы. Засѣданія въ февралѣ, мартѣ, апрѣлѣ и маѣ 1914 года.

43. Журналъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи Обь-Урало-Бѣломорской, Камо-Печерской и Котласъ-Аргангельской желѣзныхъ дорогъ. Засѣданія 4—21 іюня 1913 года.

44. Журналъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи Полярно-Уральской желѣзной дороги. Засѣданія 8 и 12 марта 1907 года.

Источники статистическіе и литературные.

45. Статистическій обзоръ желѣзныхъ дорогъ и внутреппихъ водныхъ путей Россіи. Съ приложеніемъ карты путей сообщенія и графическихъ изображеній. Изд. 1900 года. Отд. статистикн и картографіи Министерства Путей Сообщенія.

46. Перечень внутреннихъ водпыкъ путей Европ. Россіи, изд. 1908 года, и дополненія къ нему.

47. Статистическіе Сборники Министерства Путей Сообщенія о внутрепнихъ ведныхъ путяхъ.

48. Общій тарифъ на перевозку грузовъ по россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Ч. Ш. **Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній,** принимаемыхъ для расчета платъ по перевозкамъ грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ большой и малой скорости, въ прямомъ сообщеніи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Изд. 13-ое, Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ. Опубликованъ въ № 2.311 Сборника Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ подъ № 7.738. Введенъ въ дѣйствіе съ 1 января 1914 года.

49. Обзоры внѣшней торговли Россіи по Европейской и Азіатской границамъ за 1912—1914 года. (За 1914 годъ вышла только I часть).

Изд. Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

50. Статистическій Ежегодникъ 1914 года. Изд. Цен. Ст. Ком. Минист. Внутр. Дѣлъ.

51. Статистика Землевладѣнія 1905 года. Сводъ данныхъ по 50 губерніямъ Европейской Россіи. Изд. Центр. Ст. Ком. М. Вн. Д. СПБ. 1906—7.

Вып. 15. Архангельская губернія.

Вып. 25. Олонецкая губернія.

51. Статистическое изслѣдованіе Мурмана. Т. I—IV 1902—1904 годовъ (Труды Статической партіи Комитета для помощи поморамъ русскаго сѣвера).

53. Законы 1876 и 1898 гг. о предоставленіи нѣкоторыхъ льготъ переселенцамъ на Мурманскій берегъ, Сводъ Законовъ, Т. XII, Ч. II, Уст. Сельск. Хоз., Приложеніе къ ст. 509[1] (по Продолженію 1912 г.).

54. Н. Крыловъ. Экономическое значеніе Бѣломорскаго канала. Изд. Олонецкаго земства, 1890 г.

55. А. А. Больманъ. О необходимости и удобовозможности соединенія Кеми съ Повѣнцомъ рельсовымъ путемъ". Приложеніе къ № 7 „Олонецкихъ Губернскихъ Вѣдомостей" 1873 года.

56. Комиссія С.-Петербургской Думы по вопросу о сооруженіи Петербурго-Уральской и Петербурго-Мурманской желѣзныхъ дорогъ въ связи съ водными путями. 1894—1895 годы. „Извѣстія СПБ. Городской Думы". Декабрь 1804 года, и май 1895 года.

57. Комиссія С.-Петербургская городская о сѣверныхъ желѣзныхъ и водныхъ путяхъ и о торговлѣ Петербургскаго порта. Докладъ:

„О направленіи Петербурго-Петрозаводской желѣзной дороги и дальнѣйшемъ продолженіи ея къ Мурману“. Журналъ Министерства Путей Сообщенія за 1903 годъ, № II.

58. Финляндія. Обзоръ періодической печати. Выпускъ XXI. Желѣзныя дороги въ Финляндіи. Изд. Канцеляріи Совѣта Министровъ. Петроградъ. Государственная Типографія, 1915. (Глава II. Вопросы желѣзнодорожнаго строительства).

59. А. К. Раевскій. Соединеніе финляндской сѣти желѣзныхъ дорогъ съ Печенгской губой на Мурманѣ. Докладъ въ ИМПЕРАТОРСКОМЪ Обществѣ Судоходства 28 января 1914 года. (Журналъ „Русское Судоходство“, № 4, 1914 года).

60. А. А. Борисовъ. Обь—Мурманская жел. дорога. Докладъ въ Перевозочномъ Отдѣлѣ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета, 26 августа 1915 года.

61. Изысканія желѣзнодорожной линіи отъ Сороки до Кандалакши, произведенныя инжен. Журданомъ въ 1894 году. (Въ распоряженіи Строительнаго Управленія).

62. Изысканія желѣзнодорожной линіи отъ С. Петерберга до Кеми, произведенныя инж. Романовымъ въ 1895 году. (Въ распоряженіи Строительнаго Управленія).

63. Б. А. Риппасъ. На Кольскомъ полуостровѣ. Отчетъ о поѣздкѣ лѣтомъ 1894 года для осмотра мѣстности по линіи предполагаемой С. Петербурго-Мурманской желѣзной дороги. Изд. 2-ое, Петроградъ, 1915 годъ.

64. Изысканія всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій къ сѣверу отъ Петрозаводска, произведенныя Управленіемъ по постройкѣ.

65. М. В. Морозовъ. Лоція Мурманскаго берега. СПБ. 1901 г.

66. „Россія“, изд. А. Ф. Девріена, подъ редакціей В. П. Семенова-Тянъ-Шанскаго. Тамъ Ш. Озерная область. СПБ. 1900 г.

67. „Архангельская губернія“, статья Д. Рихтера въ 3 томѣ Новаго Энцикл. Сл. Брокгауза и Ефрона.

68. „Бѣлое море“, статья без подписи въ Новомъ Энцикл. Словарѣ Брокгауза и Ефрона, Т 8.

69. „Кола“, статья Н. Книповича въ Нов. Энц. Слов. Брокгауза и Ефрона, т. 15.

70. „Маріинская водная система“, статья С. А. Совѣтова въ 25 томѣ Нов. Эн. Слов. Брокгауза и Ефрона.

71. „Олонецкая губернія“, статья Н. К. и А. Воронова въ 21 томѣ Энц. Словаря Брокгауза и Ефрона.

72. „Онежское озеро“, статья Ю. Шокальскаго въ 21 томѣ Энцикл. Слов. Брокгауза и Ефрона.

73. Труды Отдѣла Торговыхъ портовъ министерства Торговли и Промышленности. Вып. XXIV. Приморскiе Торговые Порты Европейской Россiи. Бѣлое, Балтiйское, Черное и Азовское моря. СПБ. 1908.

74. То же. Вып. XXXI. „Указатель портовыхъ изысканiй...“

75. Описанiе Мурманскаго побережья. Изд. Главнаго Годрографическаго Управленiя Морского Министерства. Отчетъ по командировкѣ адмирала А. К. Сиденснера на Мурманъ въ 1896 году. СПБ. 1909.

76. Труды Комитета для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера и Мурманской научно-промысловой экседицiи. Указатель—въ книгѣ А. К. Сиденснера, стр. 259—269.

77. Обзоры Архангельской губернiи за 1900—1913 гг. Изд. Арх. Губернск. Статистическ. Комитета.

78. Памятныя книжки Архангельской губернiи. Изд. Арх. Губ. Ст. Комит.

79. Обзоры Олонецкой губернiи за 1911—1914 годы. Изд. Олонецкаго Губернск. Статист. Комит.

80. Журналъ „Извѣстiя Общества изученiя Олонецкой губернiи“. Петрозаводскъ, 1914—1915 гг.

81. Журналъ „Извѣстiя Архангельскаго Общества изученiя Русскаго Сѣвера“ (Журналъ жизни Сѣвернаго края). 1909—1915 гг.

82. Л. Л. Брейтфусъ. Рыбный промыселъ русскихъ поморовъ въ Сѣв. Ледовитомъ океанѣ; его прошлое и настоящее. СПБ., 1913 г. Изд. Департамента Земледѣлiя.

83. А. Ѳ. Шидловскiй. Шпицбергенъ въ русской исторiи и литературѣ. СПБ. 1912.

84. Р. Самойловичъ. „Ост-ровъ Шпицбергенъ“, Изв. Арх. Об-ва изуч. русск. Сѣвера“, 1913 г., № 5.

85. С. В. Максимовъ. Годъ на Сѣверѣ. СПБ., 1871 г.

86. А. П. Энгельгардтъ. „Русскiй Сѣверъ“. СПБ. 1897.

87. Г. Ф. Гебель. Наша Сѣверо-Западная окраина—Лапландiя“. „Русское Судоходство“, 1915 года.

88. Н. Харузинъ. „Русскiе лопари“. Москва, 1890. Изв. ИМПЕР. О-ва люб: ест., антр. и этн., т. XVI, труды этн. отд., т. X.

89. А. С. Розановъ. „Лапландiя и лапландцы“.

90. Д. Н. Бухаровъ. „Поѣздка по Лапландiи“. Изд. ИМПЕР. Русск. Геогр. О-ва. СПБ., 1885.

91. Д. Н. Островскiй. „Путеводитель по Сѣверу Рос-

сіи“. Изд. О-ва Архангельско-Мурманскаго пароходства. СПБ. 1899.

92. „Спутникъ помора“ за 1914 г. Изд. Арх. О-ва моряковъ торговаго флота.

93. В. Гулевичъ. „Русская Лапландія“. Архангельскъ 1891.

94. Н. А. Голубцовъ. „Къ исторіи г. Колы“. Изд. Арх. О-ва изученія русскаго сѣвера. 1912.

95. Н. Кудрявцевъ „Кольскій полуостровъ“. Труды СПБ. О-ва естевствоиспыт. 1882, XII.

96. А. А. Мухинъ „Промысловыя нужды Мурмана“. Изд. Арх. О-ва изученія русскаго сѣвера. 1913.

97. А. А. Мухинъ. „О Мурманѣ и Лапландіи“. Архангельскъ. 1913.

98. В. Држевецкій. „Промыслы Мурмана и его колонизація“. Изд. Арх. О-ва изуч. русск. сѣвера, 1911.

99. Н. Копытовъ. „Мурманско-Канинскіе рыбные промыслы“. Изд. Арх. О-ва изуч. русск. сѣв. 1912.

100. Д. Поповичъ. „Свинецъ на Мурманѣ“ Петрозаводскъ. 1915.

101. К. М. Дерюгинъ. „Фауна Кольскаго залива и условія ея существованія“. Петрозаводскъ. 1915.

102. Эрнстъ Веберманъ. „Китобойный промыселъ въ Россіи. Ч. I. Исторія промысла китообразныхъ“. Изв. Моск. Ком. Инст. Ком.—Тех. Отд. Книга II. 1914. Москва.

103. Ѳ. С. Косаткинъ. Краткій отчетъ о поѣздкѣ на восточный Мурманъ. Тамъ же.

104. Ѳ. А. Гриммъ. „О китобойномъ промыслѣ“. „Журн. Сельск. Хоз. и Лѣсовъ.,“ 1886 г., ч. CL I.

105. Ф. Ульрихъ. „Кемскій уѣздъ“. Зап. ИМПЕР. Русск. Георгр. О-ва. СПБ. 1877.

106. М. И. Бубновскій. „Конттръ Архангельской Карелнгіи“. Изд. О-ва изуч. русск. сѣв. 1915.

107. С. Огородниковъ. Исторія Архангельскаго порта. СПБ. 1875.

108. С. Огородниковъ. Очеркъ исторіи города Архангельска въ торгово-промышленномъ отношеніи. СПБ. 1890.

109. „Великая Россія“. Географическіе, этнографическіе и культурно-бытовые очерки современной Россіи. Подъ общимъ руководствомъ проф. Д. Н. Анучина. Томъ III. Б. М. Житковъ. „Тундры“.

110. С. В. Покровскій. „Сѣверо-лѣсная область“. Москва (годъ изданія не указанъ; вышла въ августѣ 1914 года). Книгоиздательство „Дѣло“.

111. Левитскій. Путь къ океану. Петрозаводскъ, 1915. Изд. Олон. земства.

112. Инж. Н. Б. Емельяновъ. „Выходъ Россіи къ Атлантику и будущее русско-шведскихъ отношеній“. Отвѣтъ на „Слово предостереженія“ Свена Гедина. Изд. только на шведскомъ языкѣ. Гельсингфорсъ, 1915.

113. Проф. Э. Г. Пальменъ. „О желѣзныхъ дорогахъ и желѣзнодорожныхъ планахъ въ Сѣверной Россіи“. Статья въ газетѣ „Uusi Suometar, въ № 164, отъ 19 іюня н. с. 1915.

114. Проф. А. Х. Ринекъ. „Мурманская желѣзная дорога“ Статья въ „Извѣст. Арх. О-ва изуч. Русск. Сѣвера“, № 18, за 1913 г.

115. А. Жилинскій. „Желѣзная дорога на Мурманъ“. Докладъ въ ИМПЕРАТОРРСКОМЪ Обществѣ Русскаго Судоходства, октябрь, 1914 г.

116. А. Жилинскій. „Нѣсколько словъ о Мурманской желѣзной дорогѣ“. „Рыбопромышленность“. 8, 1915 г. Петроградъ.

Указатели многочисленныхъ журнальныхъ и газетныхъ статей о Мурманской желѣзной дорогѣ и о различныхъ экономическихъ вопросахъ, касающихся ея района, даются въ каждомъ № журнала „Извѣстія Общества Изученія Олонецкой губерніи“.

ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ

строительнаго Управленія и линейной администраціи по постройкѣ Петрозаводскъ-Сороцкой и Мурманской желѣзнодорожныхъ линій.

ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ.

Фамилія, имя и отчество.	Должность.
Управленіе работъ.	
ГОРЯЧКОВСКІЙ, Владиміръ Васильевичъ	Начальникъ работъ.
КРУТИКОВЪ, Борисъ Александровичъ	Начальникъ Техн. Отд. и замѣститель Начальника работъ.
КЛЯГИНЪ, Александръ Павловичъ	Завѣдывающій заготовками.
НЕЧАЕВЪ, Анатолій Ивановичъ.	Главный бухгалтеръ.
ЛАВРОВЪ, Николай Николаевичъ	Завѣдывающій матеріальною частью.
СЕРЕБРЕННИКОВЪ, Сергѣй Павловичъ	Старшій врачъ.
ПОПОВЪ, Алексѣй Дмитріевичъ.	Завѣдывающій механической частью.
ГОРСКІЙ, Даніилъ Федоровичъ	Завѣдывающій постройкой телеграфа.
ПАНАЕВЪ, Кронидъ Кронидовичъ	Главный агентъ по отчужденію имуществъ.
САТОВСКІЙ, Григорій Григорьевичъ	Правитель дѣлъ.
Линія Петрозаводскъ—Сорока.	
ДМИТРІЕВЪ, Владиміръ Николаевичъ	Помощникъ начальника ряботъ.
ЖУРАВЛЕВЪ, Владиміръ Григорьевичъ	Инженеръ для порученій.
По 1-му участку.	
ВАЖЕЕВСКІЙ, Владиміръ Александровичъ	Начальникъ участка.
Кн. ПУЗЫНА, Станиславъ Станиславовичъ	Тоже.

Фамилія, имя и отчество.	Должность.
ВИЛЬЧИНСКІЙ, Іосифъ Константиновичъ	Начальникъ дистанціи,
ГЕЙБОВИЧЪ, Болеславъ Константиновичъ	Тоже.
По 2-му участку.	
ДОМЯНСКІЙ, Владимиръ Станиславовичъ	Начальникъ дистанціи (и. об. начальника участка.
ПЕТРОВСКІЙ, Александръ Ивановичъ	Начальникъ дистанціи.
ВОЙЦѢХОВСКІЙ, Владимиръ Іеронимовичъ	Тоже.
По 3-му участку.	
КАРЫШЕВЪ, Всеволодъ Ивановичъ	Начальникъ участка.
СЕЕНЪ, Артуръ Густавовичъ	Начальникъ дистанціи.
КОЛЛАРДЪ, Георгій Жерардовичъ	Тоже.
ЛИНЕВСКІЙ, Михаилъ Адамовичъ	Тоже.
По 4-му участку.	
РОЩЕНСКІЙ, Николай Константиновичъ	Начальникъ участка.
ШУЛЬГИНЪ, Петръ Филипповичъ	Начальникъ дистанціи.
ГЕЙБОВИЧЪ, Габріель Константиновичъ	Тоже.
ПОЛЯЕВЪ, Александръ Ивановичъ	Тоже.
АКСЕНОВЪ, Федоръ Потаповичъ	Тоже.

Фамилія, имя и отчество.	Должность.
Мурманская ж. д. (линія Сорока—Кандалакша).	
ЗАХАГОВЪ, Евгеній Алексѣевичъ	Помощникъ начальника работъ.
АККЕРМАНЪ, Федоръ Викторовичъ	Инженеръ для порученій.
По I-му участку.	
ХОМАЙКО, Прокопій Никитичъ.	Начальникъ участка.
БОЙКОВЪ, Николай Леонтьевичъ	Начальникъ дистанціи.
СТРОКОВЪ, Михаилъ Наумовичъ	Тоже.
По II-му участку.	
ГЕЙБОВИЧЪ, Габріель Константиновичъ	Начальникъ участка.
АЛЕКСѢЕВЪ, Илья Ивановичъ	Начальникъ дистанціи.
По III-му участку.	
ВЛАДИМИРОВЪ, Леонтій Марковичъ	И. об. начальника участка Начальникъ дистанціи.
МОРГЕНШТЕРНЪ, Евгеній Семеновичъ	Начальникъ дистанціи.
СЕРЕБРЯКОВЪ, Алексѣй Алексѣевичъ	Тоже.
СУЛИНЪ, Александръ Константиновичъ	Тоже.
СТРЕБЕЙКО, Эдмундъ Петровичъ	Тоже.

Фамилія, имя и отчество.	Должность.
По IV-му участку.	
БУТАРЕВИЧЪ, Леонъ Ивановичъ	Начальникъ участка.
ВАКАНСІЯ	Начальникъ дистанціи.
По V-му участку.	
ПАНОВЪ, Алексѣй Ивановичъ	Начальникъ участка.
БУРЛАКОВЪ, Иннокентій Александровичъ	Начальникъ дистанціи.
По VI-му участку.	
ИВАШЕВЪ, Василій Петровичъ	Начальникъ участка.
МАСЛОВЪ, Павелъ Ильичъ	Начальникъ дистанціи.
Мурманская ж. д. (линія Кандалакша—Мурманъ).	
СОЛОВЬЕВЪ, Петръ Евграфовичъ	Помощникъ начальника работъ.
САБАНИНЪ, Борисъ Владимировичъ	Инженеръ для порученій.
ШТОЛЬЦМАНЪ, Генрихъ Степановичъ	Тоже.
По VII-му участку.	
РЕЕНТОВИЧЪ, Валерьянъ Викентьевичъ	Начальникъ участка.
СОЛОВЬЕВЪ, Константинъ Афанасьевичъ	Начальникъ дистанціи.
НИКИТИНЪ, Дмитрій Герасимовичъ	Тоже.

Фамилія, имя и отчество.	Должность.
По VIII-му участку.	
ВАРИЧЕВЪ, Андрей Ивановичъ.	Начальникъ участка.
РУДНИЦКІЙ Павелъ Викторовичъ	Начальникъ дистанціи.
МАНСФЕЛЬДЪ, Георгій Дмитріевичъ	Начальникъ дистанціи.
АНДРОНОВЪ, Евгеній Ивановичъ	Тоже.
По IX-му участку.	
КОЖЕВНИКОВЪ, Дмитрій Дмитріевичъ	Начальникъ участка.
ПРОКОПОВИЧЪ, Георгій Фавстовичъ	Начальникъ дистанціи.
НАЗАРОВЪ, Михаилъ Андреевичъ	Тоже.
РЕНДЕЛЬ, Николай Ефимовичъ.	Тоже.
По X-му участку.	
САХАРОВЪ, Владиміръ Викторовичъ	Начальникъ участка.
КУНИЦКІЙ, Анатолій Чеславовичъ	Начальникъ дистанціи.
ГРАДОВЪ, Борисъ Владиміровичъ	Тоже.
КУЛИКОВЪ, Александръ Дмитріевичъ	Тоже.

Главнымъ Контролеромъ Государственнаго Контроля по постройкѣ Петрозаводскъ-Сороцкой и Мурманской желѣзнодорожныхъ линій состоитъ Иванъ Алексѣевичъ ДРОЗДОВЪ.

Жандармская полиція района постройки подчинена Начальнику Петроградскаго Жандармскаго Полицейскаго Управленія жел. дорогъ ген.-маіору Петру Ильичу ФУРСА.

Общее число служащихъ:

а) въ Управленіи работъ 524 и
б) на линіи — 1869.

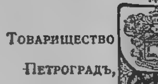
Съ сентября, 1915 года, на средства служащихъ и рабочихъ организованъ подъ предсѣдательствомъ К. М. Горячковской Комитетъ помощи лицамъ, пострадавшимъ отъ военныхъ дѣйствій, и 8-го сентября состоялось открытіе для увѣчныхъ воиновъ школы-пріюта на 40 человѣкъ.

Въ этой школѣ наши увѣчные воины при безплатномъ содержаніи, квартирѣ и одеждѣ изучаютъ, по ихъ желанію одно изъ слѣдующихъ ремеслъ: сапожное, переплетное, телеграфное, канцелярское и чертежное.

Въ декабрѣ мѣсяцѣ уже состоялся первый пыпускъ учащихся, изъ которыхъ лица, изучавшія телеграфное дѣло, приглашены на службу Управленіемъ работъ, и въ настоящее время служатъ на линіи телеграфистами, а изъ окончнвшихъ канцелярскій классъ пожелавшіе остаться въ Петроградѣ занимаются при Управленіи работъ, получая за свой трудъ соотвѣтствующее вознагражденіе.

КАРТА СѢВЕРНОЙ ЧАСТИ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ.



Товарищество  А. Ф. МАРКСЪ.
Петроградъ, Измайлов. пр., 29.



